

UiT
NORGES
ARKTISKE
UNIVERSITET

Institutt for ingeniørvitenskap og sikkerhet

Maritim sikkerhet under internasjonale operasjoner

En casestudie av risikopersepsjon og – kommunikasjon mellom norske rederier og Den Norske Krigsforsikring for Skip

Ingrid Batalden Eidnes

Masteroppgave i Samfunnssikkerhet, med fordypning i sikkerhet og beredskap i nordområdene juni 2018

Antall ord: 25493



Sammendrag

Maritim sikkerhet ble spesielt kjent etter utbruddet av somalisk piratvirksomhet i årene etter 2008 (Bueger, 2014). Piratvirksomheten utenfor Somalia har lenge representert en trussel mot den internasjonale handelen på grunn av den fysiske påvirkningen den har på skip og dens besetning, samt den avskrekkende effekten den har på handelen i regionen (Winn & Lewis, 2017).

Denne studien har sett nærmere på hvilke trusler den maritime næringen står overfor under seilaser i internasjonale farvann, og om det er en variasjon i risikopersepsjonen mellom norske medlemsrederi og Den Norske Krigsforsikring for skip (DNK). Problemstillingen for studien er:

Hvordan påvirker risikopersepsjonen og -kommunikasjonen samsvaret mellom norske rederier og DNK sine vurderinger av maritime operasjoner i trusselområder?

Studien er gjennomført som en casestudie. Det ble gjennomført fire intervju hvorav tre med norske medlemsrederier, og et dybdeintervju med DNK. Det ble også sendt ut en spørreundersøkelse til norske medlemsrederi som kartla trusselvurderingen deres av Jemen, Adenbukta, Guineabukta, Sørøst-Asia og Libya, i tillegg til å undersøke trusselvurderingene til DNK, og hvordan rederier tar beslutninger.

Som en slutning fra studien gir funnene en indikasjon på at det er en variasjon i risikopersepsjonen blant norske medlemsrederi og DNK, selv om det tidvis kan se ut til å være en lik trusselvurdering blant respondentene av spørreundersøkelsen og DNK. Det trengs flere studier for å undersøke hva årsaken til variasjonen er. Funnene viser samtidig at det er stor tillit til DNK som informasjonskilde, men at andre forhold som persepsjon, organisering av beslutning, bruk av flere etterretningskilder, og forholdet mellom risiko og økonomi kan ligge til grunn for variasjonen i risikopersepsjonen. Dette underbygger Renn (2008) sin beskrivelse av at risikopersepsjon er multi-dimensjonelt.

Stikkord: Risikopersepsjon, risikokommunikasjon, trussel, risiko, maritim, sikkerhet, piratvirksomhet, terrorisme, security.

Veileder: Are Sydnes, Institutt for ingeniørvitenskap og sikkerhet, Universitetet i Tromsø - Norges Arktiske Universitet.

Forord

Denne studien markerer slutten på mastergraden min i Samfunnssikkerhet, med fordypning i sikkerhet og beredskap i nordområdene, ved UiT Norges Arktiske Universitet. Dette har vært to meget læringsrike år, og nå ser jeg frem til å teste kunnskapen jeg har tilegnet meg fra studiet ut i praksis.

Det å skrive denne oppgaven har vært en veldig givende og samtidig krevende prosess. Jeg har lært masse på kun fem måneder, og det er takket være informantene som stilte opp til intervjuene. Det har vært utrolig spennende å få et innblikk i hvordan den maritime næringen fungerer, og hvilke intenderte trusler norske rederi står overfor under operasjoner i internasjonale farvann. Jeg vil spesielt rette en stor takk til *Den Norske Krigsforsikring for Skip*, deres hjelp har vært uvurderlig!

Jeg vil også takke respondentene som besvarte spørreundersøkelsen min, og tre veldig imøtekommende informanter.

Jeg vil videre takke veilederen min, Are Sydnes for ditt positive engasjement, veiledninger og tilbakemeldinger – Det har vært utrolig lærerikt å ha deg som veileder. Jeg vil også rette en stor takk til Andreas Terum som hjalp meg med spørreundersøkelsen og som har stilt til disposisjon i hele skriveprosessen.

En stor takk går også til min familie og mine venner. Deres motivasjon, støtte, og engasjement har vært utrolig styrkende i denne tiden.

Til slutt vil jeg utrette en stor takk til min hensynsfulle og bunnsolide samboer, Andreas – Takket være dine endeløse forsøk på stressmestring er jeg nå i boks!

Ingrid Batalden Eidnes
Setermoen, 01.06.18

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	1
1.1	Problemstilling og formål	2
1.2	Avgrensninger	3
1.3	Tidligere forskning	3
1.4	Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK)	5
1.5	Maritime trusler	5
1.5.1	Piratvirksomhet	5
1.5.2	Terrorisme	6
1.5.3	Menneske- og narkotikasmugling	7
1.6	Struktur på oppgaven	7
2	Teoretisk rammeverk	9
2.1	Risiko	9
2.2	Sikkerhet	10
2.2.1	Forholdet mellom sikkerhet og økonomi	11
2.3	Risikopersepsjon	13
2.4	Risikokommunikasjon	16
2.4.1	Kommunikasjon og usikkerhet	18
2.4.2	The social amplification of risk	18
3	Metode	20
3.1	Forskningsdesign og strategi	20
3.2	Datainnsamling	21
3.3	Intervju	22
3.3.1	Datainnsamling via intervju	23
3.3.2	Semistrukturert intervju	24
3.4	Spørreundersøkelse	25
3.4.1	Utførelsen av spørreundersøkelsen	27
3.5	Trusselvurderingen til DNK	27
3.6	Datareduksjon og analyse av data	28
3.6.1	Analyse av intervjuene	28
3.6.2	Analyse av spørreundersøkelsen	28

3.7	Kvaliteten av datainnsamlingen	29
3.7.1	Reliabilitet	29
3.7.2	Begrepsvaliditet.....	30
3.7.3	Intern validitet	30
3.7.4	Ekstern validitet.....	31
3.7.5	Forskningsetikk	31
3.7.6	Styrker og svakheter ved valg av metode.....	33
4	Resultat	34
4.1	(F1) Vurderinger av trusselområder	34
4.1.1	Trusselområder.....	35
4.1.2	Trusselvurdering av Adenbukta og Det Indiske Hav	37
4.1.3	Trusselvurdering av Jemen og Rødehavet.....	38
4.1.4	Trusselvurdering av Sørøst-Asia	39
4.1.5	Trusselvurdering av Libya.....	40
4.1.6	Trusselvurdering av Guineabukta.....	41
4.1.7	Trusler og angrep mot norske skip i trusselområder	42
4.1.8	Oppsummering	43
4.2	(F2) Trusselproduktene til DNK	44
4.2.1	Norske rederiers vurdering av trusselproduktene til DNK.....	44
4.2.2	Kommunisere trusselbildet.....	46
4.3	(F4) Beslutning og sikkerhet	47
4.3.1	Beslutninger om å seile i trusselområder.....	48
4.3.2	Bruk av flere etterretningstjenester	50
4.3.3	Forholdet mellom sikkerhet og økonomi.....	51
4.4	Oppsummering av resultatene	52
5	Diskusjon.....	53
5.1	(F1) En felles forståelse av trusselområdene.....	53
5.1.1	Oppsummering av forskningsspørsmålet (F1)	56
5.2	(F2) Trusselvurderingene til DNK	57
5.2.1	Kommunisere trusselbildet.....	59
5.2.2	Oppsummering av forskningsspørsmål (F2)	60
5.3	(F3) Beslutning og sikkerhet.....	61
5.3.1	Bruk av flere etterretningskilder.....	62
5.3.2	Forholdet mellom sikkerhet og økonomi.....	63

5.3.3	Oppsummering av forskningsspørsmål (F3)	64
6	Konklusjon.....	65
6.1	Videre forskning.....	66
	Referanseliste	67
	Vedlegg	72
	Vedlegg A: Informasjonsskriv og samtykkeskjema	72
	Vedlegg B: Informasjonsskriv til spørreundersøkelsen	74
	Vedlegg C: Intervjuguide til norske medlemsrederi	75
	Vedlegg D: Intervjuguiden til DNK.....	76

Tabelliste

Tabell 1. Oversikt over informantene i studien.	24
Tabell 2. En oversikt over hvilke segment de ulike rederiene opererer innenfor.....	35
Tabell 3. Deskriptiv statistikk med flersvarsalternativ med oversikt over hvilke skipssegment respondentene opererer innenfor.	35
Tabell 4. En oversikt over trusselvurderingen gjort av medlemsrederiene og DNK.....	43
Tabell 5. Deskriptiv statistikk viser fordeling på spørsmål knyttet til DNK sine trusselvurderinger....	45
Tabell 6. Svarfordelingen på i hvor stor grad de ulike rollene er involvert i beslutningsprosessen.	49
Tabell 7. Oversikt over trusselvurderingen av medlemsrederiene og DNK.....	53

Figurliste

Figur 1. Migrasjonsmodellen av Rasmussen (1997). Fra "Risk management in a dynamic society: A modelling problem" av Jens Rasmussen.	12
Figur 2. Kommunikasjonsmodellen oversatt og hentet fra Renn (2008).	17
Figur 3. En graf over trusselvurderingen av områdene.	36
Figur 4. Stolpediagram over hvem som tar den avgjørende beslutningen i rederiet.	49
Figur 5. En prosentfordeling over bruken av flere etterretningstjenester hos norske rederi.	50
Figur 6. Stolpediagram over forholdet mellom sikkerhet og økonomi i trusselområder.....	52

1. Innledning

Den maritime skipsfarten har i flere århundrer vært hovedforutsetningen for handel mellom nasjoner og regioner, og har uten tvil spilt en viktig rolle i den økonomiske utviklingen og velstanden (Kristiansen, 2005). Shipping er i dag en sentral aktør i den globale handelen, og 90 prosent av verdens handel i gods og råmaterialer er transportert med skip (Oltedal & Lützhöft, 2018). Maritime operasjoner kan være farlige, og når hendelser inntreffer kan det medføre alvorlige konsekvenser (Oltedal & Lützhöft, 2018). Hensikten med maritim sikkerhet er å minimere uhell, skader og økonomiske tap, og samtidig sikre strømmen av handel og kontinuitet i virksomheten (Psarros, Skjong & Eide, 2009).

Innenfor akademia var konseptet maritim sikkerhet nærmest fraværende på begynnelsen av 2000-tallet (Germond, 2015). Siden 2002 har det vært en økende grad av litteratur innenfor maritim sikkerhet, som et resultat av spesielt tre hendelser; terrorangrepet i USA 11. september. 2001, terrorangrep mot skip (USS Cole 2001, Fransk tanker Limburg 2002) og den økende graden av piratangrep (Germond, 2015). Maritim sikkerhet ble spesielt kjent etter utbruddet av somalisk piratvirksomhet i årene etter 2008 (Bueger, 2014). I litteraturen skilles sikkerhet som *safety* og *security*, hvor *safety* i større grad sikter til følelsen av å føle seg trygg og ikke-intenderte handlinger (Engen, Kruke, Lindøe, Olsen, Olsen & Pettersen, 2016). *Security* refererer til fysisk sikkerhet og den faktiske tilstanden, og til intenderte handlinger som sabotasje, terrorisme og kriminalitet (Smith & Brooks, 2013). Denne studien vil se sikkerhet igjennom et security-perspektiv, siden den undersøker trusler mot den maritime næringen.

Piratvirksomhet er den mest direkte trusselen mot maritim sikkerhet (Hasan & Hassan, 2016). Det har en destabiliserende effekt på frihet til å navigere, maritim handel og internasjonal fred (Hasan & Hassan, 2016). Piratvirksomheten utenfor Somalia har lenge representert en trussel mot den internasjonale handelen, på grunn av den fysiske påvirkningen den har på skip og dens besetning, samt den avskrekkende effekten den har på handelen i regionen (Winn & Lewis, 2017). Faren ved piratvirksomhet for den internasjonale handelen førte til at den maritime sikkerheten ble løftet til et globalt nivå, og ble høyt prioritert på den politiske dagsordenen (Bueger, 2014). Selv om det har vært et stort fokus på piratvirksomhet utenfor Somalia, er piratvirksomhet også å finne i Malakkastredet, Sør-Kinahavet og Omanbukta (Hasan & Hassan, 2016). I den senere tid har det blitt identifisert betydelig økning i piratvirksomhet utenfor Guineabukten (Mandanda & Ping, 2016; Hasan & Hassan, 2016).

1.1 Problemstilling og formål

Formålet med denne oppgaven kom på bakgrunn av en dialog med Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK). DNK er i hovedsak et forsikringsselskap for skip, men som en del av deres arbeid vurderer de trusselområder basert på etterretningsinformasjon som de innhenter. På bakgrunn av denne informasjonen graderer de trusselnivået, og sender ut trusselvurderinger til sine medlemsrederier. DNK har fått indikasjoner på at det er en variasjon i risikooppfatningen mellom norske medlemsrederi og selskapet selv. Basert på den indikasjonen, ønsker jeg å studere om det er en ulik oppfattelse mellom medlemsrederiene og DNK. Hensikten med studien er å undersøke følgende problemstilling:

Hvordan påvirker risikopersepsjonen og -kommunikasjonen samsvaret mellom norske rederier og DNK sine vurderinger av maritime operasjoner i trusselområder?

På bakgrunn av overordnet problemstilling har jeg utarbeidet tre forskningsspørsmål, som sammen skal bidra til å besvare oppgavens problemstilling.

(F1) *I hvilken grad er det en felles forståelse av trusselområdene mellom norske medlemsrederi og DNK?*

For å kunne besvare dette forskningsspørsmålet ble både DNK og norske medlemsrederi spurt om å vurdere trusselnivået i Adenbukta, Guineabukta, Jemen, Libya og Sørøst-Asia. Dette ble videre sett i henhold til teori på risikopersepsjon.

(F2) *Hvilke faktorer påvirker norske rederiers vurdering av DNK sine trusselvurderinger?*

For å kunne undersøke hvilke faktorer som påvirker vurderingen ble det i spørreundersøkelsen og intervjuene spurt spørsmål direkte tilknyttet trusselvurderingene til DNK. Det ble sett på terminologi, beslutningsgrunnlaget i vurderingene og om vurderingene gir tilstrekkelig med informasjon. Dette ble vurdert opp mot teori på kommunikasjonsprosessen og risikokommunikasjon.

(F3) *Hvordan organiseres beslutninger i norske rederier om seilaser i trusselområder?*

- Hvem i rederiet deltar i beslutningen om å seile i trusselområder?
- Hvordan innvirker forholdet mellom økonomi og sikkerhet i beslutningen?
- Hvordan innvirker bruk av flere etterretningstjenester i beslutningen?

For å besvare forskningsspørsmålet ble informantene og respondentene i spørreundersøkelsen stilt spørsmål angående hvem som tar den avgjørende beslutningen om å operere i trusselområder, viktigheten av ulike roller (kaptein, ledelsen, etc.) i beslutningen, bruk av flere etterretningstjenester, og hvordan forholdet mellom økonomi og sikkerhet virker inn på

beslutningen. For å studere forskningsspørsmålet har dette blitt sett opp mot teori på risikokommunikasjon, *unrocked boat* av Reason (1997) og *migrasjonsmodellen* til Rasmussen (1997).

1.2 Avgrensninger

Denne studien er betinget til kun å undersøke risikopersepsjon og -kommunikasjon hos DNK og deres medlemsrederi. Funnene i studien vil kun representere perioden (januar – april 2018) når undersøkelsen ble gjennomført, siden trusselbildet er i stadig endring. Studien vil kun vurdere trusselnivået i Adenbukta, Guineabukta, Jemen, Libya og Sørøst-Asia, og det vil kun ses på menneskeskapte trusler. Studien vil undersøke maritim sikkerhet med en security-tilnærming. Spørreundersøkelsen er kun sendt til ansatte som arbeider med sikkerhet. Det ble også kun gjennomført intervju med mennesker som arbeider direkte med sikkerhet i selskapet, typisk company security officer eller tilsvarende stillinger.

1.3 Tidligere forskning

Det kom som en overraskelse da skipet Sirius Star i 2008 ble kapret av somaliske pirater 400 nautiske mil fra land, ettersom piratene vanligvis brukte å operere nærmere land (Liwång, Sörensen & Österman 2014; Kraska & Wilson 2009). Periodevis har Adenbukta vært et internasjonalt trusselområde for maritim terrorisme, organisert kriminalitet, uregulert immigrasjon og piratvirksomhet – og for mange verdensdeler er Adenbukta et viktig felt, både av økonomiske og strategiske årsaker (Winn & Lewis, 2017). Ifølge Etterretningstjenesten (2018) er det somaliske statsapparatet svakt og fragmentert, og lite tyder på at myndighetene vil klare å etablere den tillit og legitimitet som trengs fra befolkningen for å føre en effektiv kamp mot terrorgruppen Al-Shabaab. Flere studier adresserer de bakenforliggende faktorene til pirateri, som har vist at arbeidsledighet, fattigdom, korrupsjon og lav rettshåndhevelse er sentrale faktorer til piratvirksomhet (Baniela & Rios, 2012; Bueger, 2015; Onuoha, 2009; Fawcett, 2010; Winn & Lewis, 2017). Ifølge Onuoha (2009) bør det heller fokuseres på de underliggende årsakene til piratvirksomhet i Afrika, i stedet for å reagere på symptomene til en dypere sykdom.

Flere studier har studert tiltakene som er gjort for å bekjempe pirateri og annen kriminalitet til sjøs, spesielt igjennom internasjonale samarbeid (Winn & Lewis, 2017; Vespe, Greidanus & Alvarez, 2015; Shortland & Vothknecht, 2011). I studien til Winn og Lewis (2017) argumenterer de for at EU sin deltakelse med militære løsninger på piratvirksomhet, ved å basere seg på intervensjon gjennom den Somaliske regjering, er utilstrekkelig. Dette fordi den svikter i å adressere de underliggende årsakene til piratvirksomhet og misforstår den

Somaliske sosio-kulturelle sikkerheten og behovet for langsiktig landbaserte tilnærminger til utvikling (Winn & Lewis, 2017). I følge Bueger (2015) vil piratvirksomhet med sannsynlighet alltid være tilstede om det ikke tas lærdom og utarbeides robuste løsninger som kan takle maritim usikkerhet i det lange løp.

Ifølge studien til Hasan & Hassan (2016) er Guineabukta blant en av verdens mest problematiske områder for pirateri. Funnene viser at piratvirksomheten har drastisk økt over de siste årene, og problemet har en ødeleggende effekt på regionens petroleumsnæring og den finansielle sikkerheten til de berørte landene. Til tross for nasjonal, regional og internasjonal respons for å bekjempe pirateri, viser det at piratangrep kun fortsetter med økt frekvens og vold (Hasan & Hassan, 2016).

Selv om mye av forskningen på maritime trusler har studert de bakenforliggende årsakene til pirateri og respondering til trusselen, velger denne studien å studere om det er en ulik risikopersepsjon mellom norske rederi og DNK i trusselområder. Det er gjort flere forsøk på å overvinne den fragmenterte karakteren av risiko (Aven & Vinnem, 2007; Rosa, 1998; Engen et al., 2016). Forskning på risikopersepsjon går helt tilbake til 1960-årene, da mennesker begynte å engasjere seg i utviklingen av kjemi og kjernefysisk teknologi (Sjöberg, 2000; Slovic, 2000a). Det har vært gjort flere forsøk på å studere hvordan mennesker opplever, vurderer og evaluerer sannsynligheten av usikre hendelser (Slovic, Fischhoff & Lichtenstein, 1977).

Flere studier har forsøkt å forklare hva som påvirker mennesker sin risikopersepsjon (Sjöberg, 2000; Fischhoff, Slovic & Lichtenstein, 1978; Slovic, 2000a). I blant annet studien til Fischhoff et al. (1978) brukte de psykometriske teknikker for å frembringe kvantitative representasjoner av risikoholdninger og persepsjoner. Det er også gjort forsøk på å forklare risikopersepsjon igjennom ulike prototyper som representerer sosiale og kulturelle forestillinger av ulike subkulturer innen samfunnet, eller hva ulike kulturer definerer som risiko (Renn, 2008; Wildavsky & Dake, 1990; Engen et al., 2016).

I studien av Sjöberg (2000) er det oppdaget at mennesker vurderer risikoen som mindre dersom de opplever at de har *kontroll*. Det er blant annet blitt bevist at mennesker som har større erfaring med konstante og ekstreme risikoer kan være mindre bekymret for dem (Barnett & Breakwell, 2001). Mennesker har for eksempel en tendens til å reagere mye sterkere til menneskeskapte risikoer og katastrofer forårsaket av menneskelig feil eller uaktsom oppførsel, enn naturlige hendelser av en tilsvarende størrelse (Sjöberg, 2000). De fleste risikoene samfunnet står overfor blir ofte aldri erfart av mennesker, men blir lært igjennom kommunikasjon (Renn, 2008). I studien til Slovic, Fischhoff og Lichtenstein (2000)

fremkommer det at den mest dramatiske endringen de siste årene er den økende offentlige responsen til risikoer. Derfor er det viktig at risikokommunikasjon bli bedre, slik at mennesker kan ta bedre beslutninger (Slovic et al., 2000). Massemedia er i dag en stor kilde til risikorelatert informasjon (Sjöberg, 1998).

1.4 Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK)

DNK er et norsk krigsforsikringsselskap og en av de største operatørene på det maritime krigsrisikomarkedet (DNK, u.d.a). Selskapet har en lang historie med å tilby krigsforsikringer for norske rederi og ble grunnlagt i 1935 (DNK, u.d.b). Siden den gang har DNK arbeidet for å sikre, på gjensidig basis, sine medlemsrederiers interesser knyttet til skip, borerigger og lignende flyttbare enheter mot terrorisme, pirateri og krigsrisiko (Den Norske krigsforsikring for skip, 2008). Selskapet er organisert som en gjensidig forening hvor medlemmene er enten norsk-eid eller forvaltede selskaper som opprettholder en betydelig interesse i den nasjonale shippingindustrien. Selskapet forsikrer 3000 skip, og har til sammen 460 medlemmer. Et av DNKs viktigste mål er å gi medlemmene sine en omfattende portefølje av forsikringsprodukter mot krigsrisiko med et konkurransedyktig forhold (DNK, u.d.a).

Som en del av DNK, bygger *etterretnings- og operasjonssenteret(IOC)* det globale etterretningsbildet for å støtte beslutningsprosesser blant medlemmene på en kort- og langsiktig basis (DNK, 2018a). Disse vurderingene gjøres gjennom et profesjonelt kildenettverk og etterretningsanalytikere. DNK gir etterretningsstøtte til sine medlemmer i form av: taktisk etterretning, som er direkte beslutningsstøtte til medlemmene med et kortsiktig tidsaspekt på opptil en uke. Operativ etterretning, og er etterretning som kan gjelde fra en uke til tre måneder som gir planleggingsstøtte til medlemmene. Den siste typen etterretningsstøtte DNK gir er langsiktig strategisk etterretning, som gir en langsiktig planleggingsstøtte. Denne studien vil i all hovedsak ta utgangspunkt i den operative etterretningen.

1.5 Maritime trusler

1.5.1 Piratvirksomhet

Det finnes ingen klar eller felles definisjon på piratvirksomhet (Onuoha, 2009; Mandanda & Ping, 2016). Denne studien velger dermed å bruke definisjonen til Havrettskonvensjonen (1982): Piratvirksomhet kan forstås som en handling hvor en bording eller et forsøk på bording av et skip skjer på bakgrunn av en intensjon om å begå tyveri eller

annen kriminalitet, og hvor det anvendes makt for å fremme denne handlingen. I artikkel 101, definerer Havrettskonvensjonen piratvirksomhet som:

- (a) en ulovlig handling med vold, begått for private formål av et mannskap eller passasjerer på et privat fartøy eller luftfartøy, som skjer; (1) På det åpne hav, mot andre skip, personer eller annen eiendom om bord på skipet eller luftfartøyet; (2) Mot et skip, luftfartøy, personer eller eiendom i et område utenfor en stat sin jurisdiksjon.
- (b) En handling av frivillig deltakelse i en operasjon mot et fartøy eller luftfartøy, med den hensikt å kapre skipet eller luftfartøyet, eller;
- (c) handlinger som oppfordrer eller bevisst tilrettelegger for en handling beskrevet i ledd (a) og (b).

Truslene som er assosiert med pirateri er komplekse og mangesidige (Chalk, 2008). Pirateri er selve symbolet på maritim usikkerhet (Vreÿ, 2010). De fleste piratangrepene skjer i regioner rundt Indonesia, Malakkastredet, Malaysia, Singaporestredet og i Sørkina-Havet (Vreÿ, 2010; Bakir, 2007; Hasan & Hassan, 2016). Andre geografiske lokasjoner inkluderer India, Filipinene, Bangladesh, Adenbukta, Colombia, Venezuela, Rødehavet og den Dominikanske republikk (Bakir, 2007). De siste årene er det observert en økende trend i pirateri utenfor Vest-Afrika. Guineabukta er blitt rangert av International Maritime Bureau (IMB) som området med den tredje høyeste forekomsten av pirateri og væpnet ran mot skip i verden, etter Sørøst-Asia og i Afrikas Horn (Mandanda & Ping, 2016).

1.5.2 Terrorisme

Mens pirateri er drevet av økonomisk vinning, er terrorisme motivert av politiske mål utover den umiddelbare handlingen av å angripe et maritimt mål (Psarros et al., 2009). Internasjonale farvann har lenge vært omgitt av terrorister, og det er nesten ingen beskyttelse for kommersielle skip mot denne voksende trusselen (Bakri, 2007). Engen et al., (2016) forklarer terrorhandlinger som en veloverveid bruk av uforutsette, sjokkerende og ulovlig vold utført mot sivilbefolkningen og/eller viktige symbolske institusjoner i et samfunn. Hensikten er å publisere et politiske eller religiøst budskap og/eller true eller tvinge myndigheter eller sivilbefolkningen til å innfri bestemte krav (Engen et al., 2016).

Terrorisme mot skip kan fungere som et *mål* for en terroraksjon og som et *middel*, som vil si at terrorister bruker skipet som et våpen (Arnesen, Bjørge & Mærli, 2005; Psarros et al., 2009). I verste fall kan terrorister bruke båter lastet med eksplosiver eller annen last, og sende dem inn i områder med mange skip, eller ved å synke store skip i trange og smale sund (Shortland & Vothknecht, 2011).

1.5.3 Menneske- og narkotikasmugling

En annen trussel mot den maritime næringen er menneske- og narkotikasmugling på tvers av landegrenser (Bakir, 2007). Blindpassasjerer oppbevarer seg hemmelig på et skip uten samtykke fra rederiet, kapteinen eller annen ansvarlig person, som blir oppdaget om bord på skipet etter at den har gått fra havn, og blir deretter rapportert som en blindpassasjer til aktuelle myndigheter (IMO, u.d). Faren ved blindpassasjerer er at de ubemerket kan få tilgang på skipet, uten hjelp fra havnepersonell (IMO, u.d). I noen tilfeller vil blindpassasjerer prøve å kapre skipet (Bakir, 2007). Besetningen vil kanskje ikke ha effektive midler til å konfrontere problemet når en blindpassasjer er funnet på skipet, så i noen tilfeller blir blindpassasjerer ignorert for å eliminere muligheten for et væpnet møte (Bakir, 2007). I de fleste tilfeller er blindpassasjerer ute etter å skaffe et bedre liv ved å flykte fra deres hjemland (McNicholas, 2007).

Narkotikasmugling er også en del av trusselen. Ved hjelp av skip blir det smuglet narkotika og annet ulovlig smuglergods (Bakir, 2007). Smuglerorganisasjoner analyserer kontinuerlig endringer i seilingsruter, havneaktivitet og kommersielle shipping-avtaler, slik at de kan utnytte sårbarheter og sende deres produkter på den mest effektive og sikre måten (McNicholas, 2007). Det er tilfeller hvor smuglerorganisasjoner har smuglet våpen og eksplosiver for terroristnettverk (McNicholas, 2007).

1.6 Struktur på oppgaven

I del en av oppgaven introduseres temaet for studien, problemstillingen og påfølgende forskningsspørsmål. I tillegg gis det en avgrensning av studien og det blir kartlagt for tidligere forskning. Videre i denne delen gir oppgaven en introduksjon av DNK og plasserer studien i en maritim kontekst. Det blir også gitt en beskrivelse av hvilke intenderte trusler den maritime skipsfarten står overfor.

I Del to av oppgaven gir en forklaring og begrunnelse for det teoretiske rammeverket som har blitt benyttet for å besvare studiens problemstilling. Her blir teorier på sikkerhet, risikopersepsjon og risikokommunikasjon introdusert.

I Del tre blir den metodiske fremgangsmåten i studien presentert. Her blir de metodiske valgene og utfordringene som har oppstått igjennom studien diskutert.

I Del fire blir funnene fra intervjuene, trusselvurderingene til DNK og spørreundersøkelsen presentert. Dette gir videre grunnlag for del fem.

I Del fem blir funnene diskutert opp mot det teoretiske rammeverket. Diskusjonen er strukturert i henhold til forskningsspørsmålene i studien, slik at det skal være enklere å følge den røde tråden.

Til slutt i del seks av oppgaven gis det en konklusjon basert på funnene og diskusjonen. Det vil også gis forslag til videre forskning.

2 Teoretisk rammeverk

I følgende del presenteres det teoretiske rammeverket som ligger til grunn for å besvare studien sin problemstilling og påfølgende forskningsspørsmål. Først har det blitt sett nærmere på risiko, og debatten rundt defineringen av fenomenet. Dette ga videre grunnlag til å se på sikkerhet, spesielt i tråd med modellen *unrocked boat* av Reason (1997) og migrasjonsmodellen til Rasmussen (1997). Deretter har rammeverket forklart hvilke faktorer som påvirker mennesker sin risikopersepsjon. Dette ble videre sett i lys av risikokommunikasjon og modellen *The social amplification of risk* av Kasperson, Renn, Slovic, Brown, Emel, Golbe, Kasperson, & Ratick (1988).

2.1 Risiko

Det foregår en globalisering innen handel, reise og kommunikasjon, noe som medfører at også risikorelaterte hendelser har en grenseoverskridende innvirkning; kjemikalieulykker, elektriske strømafbrytninger og risikoer i tilknytning til fremvoksende teknologier er risikoer som krysser både de nasjonale og regionale grensene (Aven & Renn, 2010). Med dette har risiko blitt et mye omtalt tema både i medier, publikums persepsjon og i den offentlige debatt (Aven & Renn, 2010).

Det finnes mange ulike tilnærminger til risiko innenfor ulike profesjoner (Aven & Vinnem, 2007). Den tekniske tilnærmingen til risiko forklarer risiko som et resultat av sannsynlighet og konsekvens (Aven, 2007; Engen et al., 2016). Tilnærmingen anvender sannsynligheter og forventningsverdier for å uttrykke usikkerhet og frekvens, for til slutt å kunne sammenligne forskjellige risikoer og ulike konsekvenser (Engen et al., 2016). Den bidrar også til å systematisere kunnskap og usikkerheten om fenomener, prosesser, aktiviteter og systemer, og vil kunne anvendes til å organisere seg mot ulike typer hendelser (Engen et al., 2016). Denne tilnærmingen feiler å adressere de sosiale faktorene som påvirker risikooppfattelsen (Kasperson et al., 1988). Det er innenfor teknisk risikotenking ikke naturlig å vurdere hvordan risiko blir konstruert som samfunnsmessige oppfatninger og verdier. Risikoer blir behandlet som objektive fakta (Engen et al., 2016).

Til forskjell ser den samfunnsvitenskapelige tilnærmingen på risiko i et bredere perspektiv ved å referere til risiko gjennom verdier og følelser ved trusselhendelser, deres kvalitative karakteristikker og fordeler, og dens aksept (Aven & Vinnem, 2007). De fleste mennesker har en mer omfattende oppfatning av risiko (Kasperson et al., 1988). Aspekter som frivillighet, evnen til å påvirke risikoen, kjennskap til faren og katastrofepotensialet er med på å påvirke publikums oppfatning av risiko (Kasperson et al., 1988). Den tekniske vurderingen

av risiko vektlegger i større grad design og materialbruk, men feiler å informere om samfunnsmessige valg med hensyn til teknologi (Rayner & Cantor, 1987). Derfor er det viktig å ha en helhetlig tilnærming til risiko, som integrerer den tekniske analysen av risiko og den kulturelle, sosiale og individuelle reaksjonsstrukturen som danner publikum sin opplevelse av risiko (Kasperson et al., 1988).

Det har lenge vært en fremstilling i litteraturen at risiko omhandler noe truende og negativt, som burde unngås eller sådan reduseres (Aven, 2007). Andre anser risiko som noe positivt som er forbundet med å ta sjanser som kan bidra til å gi økt livskvalitet (Aven, 2007). Dette kan være eventyrlystne mennesker som drar ut på ekspedisjoner i høyde, på havet eller på fjellet (Aven, 2007). Det er akseptert at alle menneskelige aktiviteter involverer en eller annen form for risiko, og det er ingen universell kriteria for hvilket nivå av risiko som er akseptabel (Psarros et al., 2009). Dette til tross for at alle styrer risikoen i sitt daglige liv på et individuelt nivå, bevisst eller ubevisst (Psarros et al., 2009).

Det er en pågående debatt om hvordan risiko skal defineres (Aven, 2007; Renn, 2008; Aven & Renn, 2010). Det er alltid en risiko tilstede, uansett hvordan en uttrykker den (Aven, 2007). Aven, Renn og Rosa (2011) har i en studie sammenlignet flere definisjoner på risiko og analysert deres ontologiske status, som vil si: den graden risikoen eksisterer (i seg selv) uavhengig av andre faktorer. De kategoriserte definisjonene ut fra tre grupper; (a) risiko er et konsept basert på hendelser, konsekvenser og usikkerhet, (b) risiko er et modellert, kvantitativt konsept som reflekterer over usikkerhet, og (c) risikotiltak. Studien har gitt et konseptuelt rammeverk for å kunne definere, forstå og forklare risiko (Aven et al., 2011). For enklere å kunne sitte med en felles forståelse av hva risiko er, velger denne studie å anvende Rosa (1998) sin definisjon på risiko:

«Risk is a situation or event where something of human value (including humans themselves) is at stake and where the outcome is uncertain» (Rosa, 1998, s.28).

Denne definisjonen passer studiens hensikt, ettersom den viser til hvordan menneskets posisjon og dens verdier blir utsatt for en gitt risiko eller risikohendelse. I tillegg viser definisjonen til en usikkerhet, som Aven et al., (2011) mener ofte blir utelatt i defineringen av risiko. Med en felles begrepsavklaring av *risiko* rettes nå oppmerksomheten mot sikkerhet.

2.2 Sikkerhet

Sikkerhet og risiko brukes ofte om hverandre (Aven, 2007; Smith & Brooks, 2013). I likhet med risiko, finnes det verken en felles eller en klar definisjon av sikkerhet (Engen et al., 2016; Smith & Brooks, 2013). Det finnes flere tilnærminger til sikkerhet, og derfor må

sikkerhet defineres i den konteksten den opererer i (Smith & Brooks, 2013). Som det innledningsvis ble skrevet ser denne studien sikkerhet fra et security-perspektiv, som viser til fysisk sikkerhet og den faktiske tilstanden (Engen et al., 2016; Psarros et al., 2009).

Sikkerhet bygger på prinsipper om å oppnå teknisk pålitelighet, høy yteevne hos mennesker i systemet, selv under stress og påkjenninger, og intern organisatorisk robusthet (Engen et al., 2016). Sikkerhetsarbeid må ha en helhetlig tilnærming til å arbeide koordinert og prioriterer ressurser på tvers av farer og trusler, og utnytte kunnskap og ressurser best mulig (Engen et al., 2016). Sikkerhet kan forstås som en trygg frihet fra fattigdom; forhåndsregler mot tyveri og spionasje; eller en person eller en gjenstand som er sikret (Smith & Brooks, 2013). Sikkerhet kan også implisere et stabilt, relativt forutsigbart miljø hvor enkeltindivider eller en gruppe kan fullføre operasjoner uten forstyrrelser eller skader, og samtidig uten frykt for dette (Smith & Brooks, 2013).

2.2.1 Forholdet mellom sikkerhet og økonomi

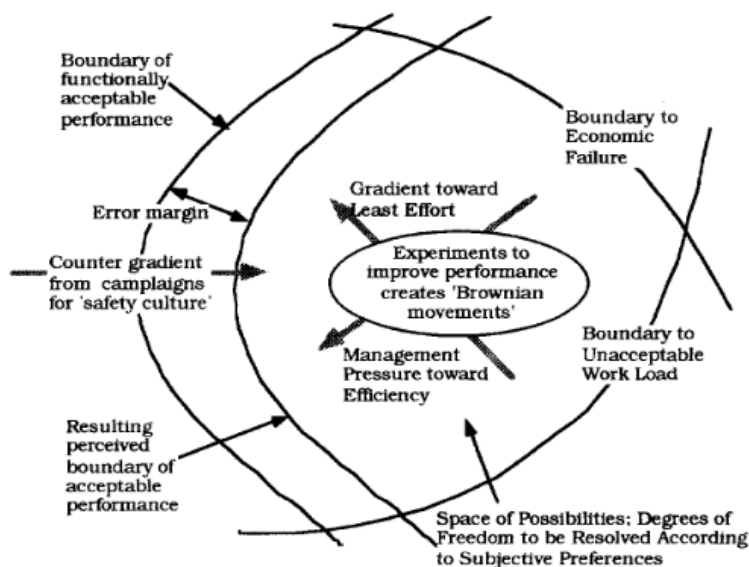
Alle organisasjoner produserer noe, enten det er industrivarer, transport, finans eller andre tjenester (Reason, 1997). I den grad produktive operasjoner utsetter mennesker eller eiendeler for fare, krever det at organisasjonen har en form for sikkerhet som beskytter mot trusler (Reason, 1997). På organisasjonsnivå betraktes sikkerhet ofte som en kostnad, snarere enn en økonomisk vinning (Smith & Brooks, 2013). Sikkerhet blir derfor en avveieende faktor, hvor det er vanskelig å vite hvor mye ressurser som er tilstrekkelig (Smith & Brooks, 2013; Reason, 1997).

Forbedringer i sikkerhet skjer gjerne som et resultat av en uønsket hendelse (Reason, 1997). Selv om hensikten er å unngå en repetisjon av hendelsen, viser det at forbedret sikkerhet utfordrer en effektiv produksjon (Reason, 1997). Like fullt vil en lengre periode uten store hendelser lede til en jevn erosjon av sikkerhet, til fordel for produktive løsninger (Reason, 1997). Ifølge Rasmussen (1997) er det et høyt tempo i den teknologiske utviklingen innenfor flere domener som transport, shipping, produksjon og industri. Organisasjoner lever i et aggressivt og konkurrerende miljø som vil fokusere på kortsiktige økonomiske intensiver og overlevelseskriterier, fremfor langsiktige kriterier angående velferd, sikkerhet og miljøvirkninger (Rasmussen, 1997).

Forholdet mellom sikkerhet og produksjon har blant annet blitt illustrert i modellen *Unrocked boat* av Reason (1997), hvor båten styres mellom konkurs på den ene siden og katastrofe på andre siden. Om fokuset ligger mer på sikkerhet enn produksjon vil dette kunne medføre at selskaper utelukker oppdrag fordi trusselen er høy. Dette kan resultere i at

selskapet velger bort en eller flere viktige inntektskilder som kan være sentral for livsløpet til selskapet. På den andre siden kan fokuset på produksjon fordre sikkerheten, og selskapet blir utsatt for en uønsket hendelse grunnet utilstrekkelig sikkerhet (Reason, 1997). Modellen illustrerer at det vil fokuseres mindre på sikkerhet om forholdene tillater det, men idet selskapet utsettes for en uønsket hendelse settes sikkerhetsnivået opp, men det vil gradvis senkes igjen når forholdene tillater det (Reason, 1997).

En annen modell som deler mye av den samme problematikken er migrasjonsmodellen til Rasmussen (1997). Modellen illustrerer hvordan press mot sikker drift, uakseptabel arbeidsmengde og økonomi kan påvirke organisasjonen. Om presset blir for stort, kan dette gi fatale konsekvenser for selskapet (Rasmussen, 1997). Ifølge Rasmussen (1997) er det en rask utvikling i informasjons og kommunikasjonsteknologi som har ført til en høy grad av integrasjon og kopling av systemer, hvor effekten av en enkelt beslutning kan ha dramatiske effekter som forplantes raskt og bredt gjennom systemet (Perrow, 1994).



Figur 1. Migrasjonsmodellen av Rasmussen (1997). Fra "Risk management in a dynamic society: A modelling problem" av Jens Rasmussen.

Ifølge Rasmussen (1997) er det nærmest forventet at vi vil operere på grensen av det uakseptable i et konkurrerende marked. Det blir stadig gjennomført tiltak for å kunne oppnå en posisjon som markedsleder innenfor sitt eget segment. Aktiviteten i organisasjonen er med på å danne bevegelser i systemet som over tid kan presse organisasjonens grenser for sikker drift (Engen et al., 2016; Rasmussen, 1997). En virksomhet som ønsker økt effektivitet kan presse virksomhetens grense for uakseptabel arbeidsmengde eller grensen for opplevd sikker drift. Et økt press mot arbeidsmengde kan virke inn på de ansattes motivasjon og arbeidsinnsats. Om grensen for opplevd sikker drift presses ytterligere kan dette medføre at

grensen overtreides. Dersom presset fortsetter, er det forventet at det på et tidspunkt vil presse den funksjonelle grensen for sikker drift som resulterer i en ulykke.

En annen modell som tar opp mye av den samme problematikken som Reason (1997) og Rasmussen (1997), er *Efficiency-Thoroughness Trade-Off-modellen* til Hollnagel (2009). Prinsippet illustrerer forholdet mellom effektivitet og grundighet og kan forklares slik: om kravene til produktivitet og ytelse er stor, vil dette gå på bekostning av grundighet helt til produksjonsmålet er nådd. Dersom kravene til sikkerhet er høy, vil effektivitet bli redusert til sikkerhetsmålet er oppnådd (Hollnagel, 2009). Effektivitet i denne sammenhengen viser til at det passende nivået av investering eller mengde ressurser som er brukt eller trengs for å nå et mål, holdes på et lavest mulig nivå (Hollnagel, 2009). Det passende nivået er avgjort av den subjektive evalueringen av hva som er tilstrekkelig for å oppnå målet (Hollnagel, 2009). Grundighet viser til at aktiviteter skal utføres i henhold til individuelle eller organisasjonens oppfattelse av tilstrekkelige sikre forhold (Hollnagel, 2009). Aktiviteter skal gjennomføres slik at målet blir nådd, men skal samtidig ikke medvirke til at bivirkninger oppstår (Hollnagel, 2009).

Ettersom denne oppgaven ønsker å belyse intenderte handlinger i trusselområder med terrorisme og piratvirksomhet, er det naturlig å vurdere sikkerhet i et *security*-perspektiv. Ifølge Rasmussen (1997) er det shipping preget av stor konkurranse. Derfor er det tenkelig at forholdet mellom sikkerhet og økonomi vil kunne være et sentralt tema innenfor det maritime domene (Rasmussen, 1997). Om trusselnivået er for høyt kan dette gå på bekostning av oppdrag og rederiet går konkurs. Om rederiene velger å seile i trusselområder, kan de med sannsynlighet bli utsatt for en uønsket hendelse (Reason, 1997). Dette er teorier som vil bli sett i forhold til forskningsspørsmål tre. Med sikkerhet og økonomi som bakteppe går vi inn på risikopersepsjon og kommunikasjon.

2.3 Risikopersepsjon

Forskning på risikopersepsjon går helt tilbake til 1960-tallet, da debatten om utviklingen av kjemi og kjernefysisk teknologi var i bresjen (Sjöberg, 2000; Slovic, 2000a). De nye teknologiene kunne medføre fatale konsekvenser og store ulykker som kunne påvirke alt liv på jorden (Sjöberg, 2000). Som et resultat av at flere begynte å interessere seg for miljøvern og miljøstyring, begynte flere å fokusere på risikobasert beslutningstaking og risikopersepsjon (Reid, 1999; Eid, 2006). Mennesker sin oppfattelse av en hendelse, situasjon eller aktivitet som kan lede til negative konsekvenser, blir ofte omtalt som risikopersepsjon (Renn, 2008).

Persepsjon forstås som en kognitiv prosess som omfatter vår oppfatning av objekter og begivenheter i vår fysiske og sosiale tilstedeværelse (Kaufmann & Kaufmann, 2009). Dette er en vid definering av persepsjon, men prosessen har sitt utgangspunkt i vårt sanseuttrykk her og nå (Eid, 2006). Vår persepsjon påvirkes både av biologiske, erfaringsbestemte, behovs- og motivasjonsforankrede, og emosjonelle tilstander (Kaufmann & Kaufmann, 2009). Med andre ord er persepsjon en indirekte prosess som til dels er automatisert og avhengig av hva vi analyserer og fortolker (Johnsen & Eid, 2006).

De individuelle og sosiale faktorene som påvirker risikopersepsjonen demonstrerer at den intuitive forståelsen av risiko er et multi-dimensjonalt konsept, og kan ikke alene bli sett på som et produkt av sannsynlighet og konsekvens (Renn, 2008). De fleste mennesker, bevisst eller ubevisst, søker etter å håndtere risiko (Onggo, 2017). Hvordan vi vurderer risiko avhenger av personlige egenskaper, erfaringer, sosiale prosesser, normer og kollektive vurderinger (Onggo, 2017). Risikopersepsjon betegner den prosessen hvor fysiske signaler eller/og informasjon om mulige farlige hendelser eller aktiviteter, blir omformet til antakelser om alvorlighetsgraden og sannsynligheten av en gitt hendelse (Renn, 2008). Fysiske signaler i denne sammenheng viser til den direkte observasjonen gjort av et menneske, og informasjon viser til den verbale og ikke-verbale utvekslingen av meldinger angående usikkerheten knyttet til en hendelse eller aktivitet (Renn, 2008). Risikopersepsjon er en vurdering gjort av et individ, gruppe eller samfunn rundt en risiko (Aven & Veland, 2012).

Det er viktig å påpeke at menneskelige reaksjoner er drevet av persepsjon og ikke fakta, eller hva som blir oppfattet som risiko (Renn, 2008). Flere psykologiforskere mener at persepsjon er dannet av fornuftige resonnement, personlige erfaringer, sosial kommunikasjon og kulturelle tradisjoner (Renn, 2008; Aven & Veland, 2012). Det viser seg at mennesker forbinder risikoer til ulike forventninger, ideer, håp, frykt og emosjoner til aktiviteter eller hendelser som har usikre konsekvenser (Aven & Veland, 2012).

Vår risikopersepsjon kan bli påvirket av vitenskapelige risikovurderinger, individuelle persepsjonelle vurderinger, i tillegg til faktorer som angst og frykt (Aven & Veland, 2012). Hvordan risikoen oppleves, avhenger av situasjonelle og risikospesifikke egenskaper som: graden av oppfattet personlig kontroll, oppfatningen av en sosial snarere enn en individuell risiko, eller kjennskapen til risikoen (Aven & Veland, 2012). Selv om mennesker står overfor den samme risikoen, vil man ha ulike oppfatninger av risikoen, noe som vil føre til at det reageres ulikt til risikoen (Renn, 2008; Sjøberg, 2000; Sjøberg, 1998). Med andre ord kan det du opplever som en risiko ikke oppleves som en lik risiko for meg. Aven og Renn (2010) har utpekt noen elementer som påvirker vår risikopersepsjon:

- Intuitive heuristikker¹ og avgjørelsesprosesser med hensyn til sannsynligheter og skader.
- Kontekstuelle faktorer relatert til opplevd karakteristikker ved risikoen (for eksempel: fortrolighet eller selvfølgelighet) og til risikosituasjonen (for eksempel frivillighet, personlig kontroll).
- Semantisk assosieringer relatert til risikokilden, mennesker assosiert med risikoen og omstendighetene rundt risikobeslutningen.
- Tillit og troverdighet til aktørene involvert i risikodebatten.

Det viser seg at risikopersepsjon hos mennesker ofte ikke samsvarer med realiteten (Slovic, 2000b). Persepsjon blir påvirket av det vi husker fra tidligere hendelser eller hendelser vi forestiller oss kan skje (Slovic, 2000b). Elementer ved en trussel kan påvirke hvordan vi husker den eller forestiller den, som en nylig ulykke, stor grad av mediedekning eller en film, kan forvrengte vår risikopersepsjon (Slovic, 2000b). Menneskers oppfatninger endrer seg sakte og er usedvanlig vedvarende i møte med motsatte bevis (Slovic, 2000b). Nye bevis vil kunne virke relevant og pålitelig dersom det underbygger førsteinntrykket (Slovic, 2000b).

I en studie gjort i Sverige viser det seg at mennesker estimerer risiko ulikt til seg selv, til deres familie, eller generelt til andre mennesker (Sjöberg, 2000). Det faktumet at mennesker oftest mener de er mindre utsatt for risiko enn andre kan bli forklart som *risikobenektelse* (Sjöberg, 2000). Risikobenektelse er en viktig faktor i risikopersepsjon og fenomenet har tidligere blitt relatert til urealistisk optimisme (Sjöberg, 2000). Det viser seg at *kontroll* er en tilsynelatende viktig variabel i forhold til risikobenektelse (Sjöberg, 2000). Om en person er av den oppfattelsen at han har en kontroll over risikoen, vil han oppleve den som mindre seriøs (Renn, 2008).

Persepsjon ligger på mange måter til grunn for de tiltakene rederiene gjør for å hindre angrep mot skipene deres. I denne studien brukes risikopersepsjon for å studere om det er en ulik opplevelse av trusselnivåene mellom DNK og norske medlemsrederi, i tråd med forskningsspørsmål 1. For å operasjonalisere risikopersepsjon ble både rederiene og DNK spurt om å vurdere trusselområder og kategorisere trusselnivået. Siden et av produktene til DNK er å informere rederiene om trusselnivå, er det naturlig å bevege seg inn på

¹ Heuristikker, også kalt intuisjoner, er mentale filtre som selekterer og systematiserer våre sanseuttrykk (Engen et al., 2016)

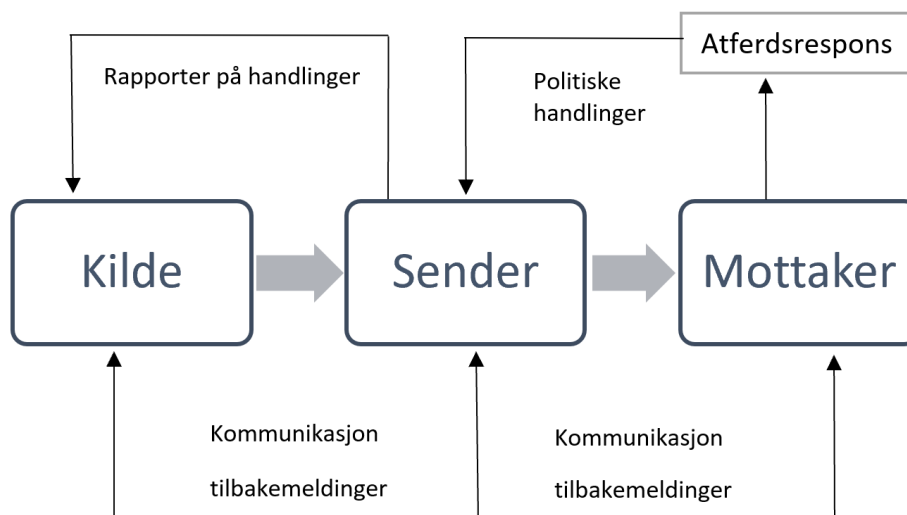
risikokommunikasjon og faktorer som påvirker hvordan mennesker responderer til informasjon om risiko.

2.4 Risikokommunikasjon

Kommunikasjon kan forstås som utveksling av informasjon mellom sender og mottaker, og slutningen av meningen mellom deltakerne (Johnsen & Eid, 2006). Kommunikasjon er ikke kun en overføring av informasjon, men også en overføring av idé, holdninger og følelser fra en person eller en gruppe (Theodorson & Theodorson, 1969). Når mennesker kommuniserer med hverandre spiller både informasjon, assosiasjoner, ideer, holdninger og følelser inn, og påvirker hvordan det hele blir oppfattet og tolket av dem som kommuniserer (Renn 2008). Formålet med å kommunisere er ikke kun å sende et budskap, det omfatter at avsender sikrer seg at budskapet mottas, forstås og virker etter hensikt (Johnsen & Eid, 2006).

Målet med risikokommunikasjon er å hjelpe interessenter og publikum til å forstå begrunnelsen for beslutningstaking, og komme til en balansert beslutning som reflekterer de faktiske bevis i forhold til interesser og verdier (Aven & Renn, 2010). De fleste risikoene samfunnet står overfor blir ofte aldri erfart av mennesker, men blir lært igjennom kommunikasjon (Renn, 2008). Hensikten med risikokommunikasjon er å skaffe mennesker all den informasjonen de trenger for å ta gode avgjørelser eller beslutninger, som reflekterer den best tilgjengelige kunnskapen og deres egne preferanser (Aven & Renn, 2010).

Ifølge Engen et al. (2016) er det flere forhold som må imøtekommes for at mennesker skal respondere på informasjon, spesielt bemerkes evnen og motivasjonen til å motta informasjon. Individets oppmerksomhet er avgjørende for evnen til informasjonsbehandling og beslutningstaking i operative situasjoner (Johnsen & Eid, 2006). Det er viktig at informasjonen er tilgjengelig, mottakeren har tid til å prosessere informasjonen, og at ingen distraksjoner tar vekk oppmerksomhet fra budskapet (Renn, 2008; Engen et al., 2016). Informasjonen bør være relevant, referere til personlige interesser, verdier eller selvfølelse, og samtidig trigge personlig involvering i aktiviteten (Renn, 2008). God kommunikasjon handler om å finne måter å kommunisere komplekst teknologisk material som er påvirket av mye usikkerhet og er iboende vanskelig å forstå (Slovic, 2000b). En økt bevissthet overfor de utfordringene som kan komme med kommunikasjon, burde gjøre det enklere å designe et robust informasjonsprogram (Slovic, 2000b).



Figur 2. Kommunikasjonsmodellen oversatt og hentet fra Renn (2008).

Selve kommunikasjonsprosessen er vanligvis beskrevet som en rekke bestemte handlinger hvor informasjonen overføres fra en sender til en mottaker (Johnsen & Eid, 2006). Prosessen bidrar til å kartlegge og holde fast ved de roller som den enkelte personen har over tid i kommunikasjonsprosessen, hvordan personen veksler mellom å gi og motta informasjon, og hvordan personen over tid danner sine egne oppfatninger og forsøker å påvirke oppfatningen til dem vedkommende kommuniserer med (Renn, 2008).

I teorien om *The social amplification of risk* viser *forsterkning* til prosessen hvor signaler blir intensivert eller dempet under overføringen av informasjon fra en informasjonskilde til den mellomliggende senderen, og til slutt til mottaker (Kasperson et al., 1988). En informasjonskilde sender ut en mengde signaler (som danner en beskjed) til en annen sender eller direkte til mottakeren (Kasperson et al., 1988). Signalene blir dekodet av senderen eller den direkte mottakeren slik at beskjeden blir forstått (Renn, 2008). Hver sender endrer den opprinnelige beskjeden ved å forsterke eller dempe innkommende signaler, og tilegne eller fjerne andre (Kasperson et al., 1988). Når dette er gjort, sendes så en ny mengde signaler til den neste senderen eller mottakeren hvor det neste steget av dekoding skjer (Kasperson et al., 1988). Kommunikasjonsprosessen er en kompleks prosess, hvor beskjeden kun har en betydning for mottakeren innenfor en sosiokulturell ramme (Kasperson et al., 1988). Kilder og signaler er ikke uavhengige enheter, men er heller oppfattet som en enhet av mottakeren (Renn, 2008). Til slutt kobler mottakeren signalene til kilden, og drar slutninger mellom disse (Kasperson et al., 1988).

2.4.1 Kommunikasjon og usikkerhet

Som avsender av et budskap eller informasjon er det viktig å ha innsikt i hvilken kontekst eller situasjon mottakeren står overfor (Littlejohn & Foss, 2010). Mennesker har utviklet seg spesielle strategier for å selektere ut informasjonen som de finner relevant (Renn, 2008). Avsenderen må derfor forstå kulturen og språket som mottakeren befinner seg i, hvilke kommunikasjonskanaler som brukes, hva slags typer meldinger som blir lagt merke til, og hvilken annen informasjon budskapet må «slåss» med om oppmerksomheten (Hallahan, Holtzhausen, Ruler, Verčič & Sriramesh, 2007). En overflod av informasjon blir stadig et større problem i situasjoner med for mye informasjon, siden mottakere aktivt velger bort eller overser meldinger (Aven & Renn, 2010).

Som et resultat av de komplekse teknologiene og de nye risikoene er mennesker i dag mer opptatte av tilliten og oppriktigheten til informasjonskilden enn de var tidligere (Renn, 2008). Ifølge Johnsen og Eid (2006) er effektiviteten i kommunikasjonen avhengig av om målgruppen finner kilden troverdig. For å skape tillit er det viktig at informasjonen som sendes ut bygger på fakta, fordi usann informasjon som blir oppdaget vil skape negative ettervirkninger blant medlemmene (Renn, 2008; Johnsen & Eid, 2006). Svært ofte blir informasjon vurdert basert på opphavet til informasjonen, derfor er det lettere å akseptere budskapet dersom kilden er til å stole på (Johnsen & Eid, 2006).

Kommunikasjonsutfordringer kan oppstå ved at det velges ord, uttrykker eller sjargonger som uttrykker noe annet (Craig, 1999). Avsender kan uttrykke seg på en slik måte at det ikke vekker samme assosiasjoner hos mottaker, og dermed tolkes på en annen måte. Dette kan forekomme når personer med ulik utdannelse og erfaringer som kommuniserer, fordi profesjoner og spesialister ofte utvikler en egen fagsjargong som blir fremmed for andre (Sjöberg, 1998; Jacobsen & Thorsvik, 2013). For å utøve gode beslutninger er evnen til å forutse og bedømme usikkerhet, samt tolke usikkerhetsbeskrivelser og kommunisere usikkerhet viktig (Brun & Kobbeltvedt, 2006). Det blir i den sammenheng viktig å sikre seg at andre ikke feiltolker hva som menes med et budskap eller en prediksjon som uttaler seg om sannsynlighet for en hendelse (Brun & Kobbeltvedt, 2006).

2.4.2 The social amplification of risk

Kasperson et al. (1988) har introdusert et integrert rammeverk som kan anvendes for å analysere risikopersepsjon og den sosiale risikohåndteringen i det moderne samfunnet, *den sosiale forsterkningen av risiko (SARF)*. Konseptet for rammeverket er basert på antakelsen om at sosiale og økonomiske konsekvenser av en uønsket hendelse blir avgjort av en

kombinasjon av de fysiske følgene og interaksjonen mellom psykologiske, sosiale, institusjonelle og kulturelle prosesser (Renn 2008; Aven & Renn, 2010). Ideen bak rammeverket oppstod som et forsøk på å overvinne den fragmenterte karakteren av risikopersepsjon og risikokommunikasjon ved å utvikle et integrert teoretisk rammeverk (Kasperson et al., 1988).

SARF illustrerer hvordan ulike prosesser er med på å forsterke eller dempe den offentlige responsen til risiko. Faktorer som massemedia, ekspertvurderinger og andre menneskers risikooppfattelse kan påvirke hvordan mennesker vurderer risikoen (Kasperson et al., 1988). *Forsterkningsprosessen* starter enten med en fysisk hendelse eller anerkjennelsen av en negativ effekt, eksempelvis hullene i ozonlaget (Renn, 2008). Mennesker vil fokusere på spesifikke karakteristikk ved den spesifikke hendelsen eller ved risikoene, og tolke dem på bakgrunn av egne persepsjoner (Renn, 2008). Disse tolkningene blir deretter omformet til beskjeder og kommunisert til andre mennesker igjennom ulike informasjonskanaler (Renn, 2008). De innhenter og responderer til informasjonen om risikoen, og opererer som *forsterkningsstasjoner* igjennom atferdsmessig respons eller kommunikasjon (Renn, 2008). Forsterkningsstasjoner kan være individuelle mennesker, grupper eller institusjoner (Kasperson et al., 1988).

De sosiale forsterkningsstasjonene genererer og transformerer informasjon via kommunikasjonskanaler som for eksempel media, telefon og direkte kommunikasjon (Kasperson et al., 1988). Det vil si at hver deltaker i prosessen er med på å forsterke eller dempe informasjonen i en grad, og opererer derfor som en forsterkningsstasjon for risikorelatert informasjon (Kasperson et al., 1988). Slik kan det spre seg fra en hendelse eller gruppe til andre aktører (Renn, 2008).

I denne studien vil DNK operere som en forsterkningsstasjon for risikorelatert informasjon. Siden DNK bruker trusselvurderingene til å kommunisere ut trusselbildet til sine medlemsrederi, vil de i tråd med Kasperson et al. (1988) operere som en forsterker ved at de enten demper eller intensiverer signalene i informasjonen om trusselområdene. Det vil bli brukt teorier på risikokommunikasjon for å studere (F2) hvilke faktorer som påvirker medlemsrederienes vurderinger av DNK sine trusselvurderinger.

3 Metode

I denne delen presenteres den metodiske fremgangsmåten som ble anvendt for å samle inn det empiriske grunnlaget til studien. Som det ble beskrevet innledningsvis, er formålet med studien: *hvordan påvirker risikopersepsjon og -kommunikasjon samsvaret mellom norske rederi og DNK sine vurderinger av maritime operasjoner i trusselområder?* For å besvare oppgaven har det vært sendt ut en spørreundersøkelse, gjennomført tre intervjuer med norske medlemsrederi og et dybdeintervju med DNK. Til slutt i denne delen vil det presenteres refleksjoner rundt valg av metode, styrker og svakheter ved studien.

3.1 Forskningsdesign og strategi

Samfunnsvitenskapen har til hensikt å bidra med kunnskap om hvordan virkeligheten i verden ser ut (Johannessen, Tufte & Christoffersen, 2010). Som en sentral del av empirisk forskning, handler metode om fremgangsmåter som brukes for å innhente informasjon: det involverer å samle inn, analysere og tolke data (Jacobsen, 2015; Johannessen et al., 2010). De viktigste kjennetegnene ved empirisk forskning er systematikken, grundigheten og åpenheten (Johannessen et al., 2010).

Ved gjennomførelse av forskning må det gjøres mange overveielser og valg, og det er særlig i tidlig fase at det må tas stilling til hva og hvem som skal undersøkes, og hvordan undersøkelsen skal gjennomføres (Johannessen et al., 2010). I forskning betegnes dette som forskningsdesign. I denne studien ble det bestemt at risikopersepsjon og risikokommunikasjon mellom norske rederi og DNK skulle undersøkes. For å studere dette valgte jeg å bruke en kombinasjon av intervju og spørreundersøkelse. Forskningsdesignet har vært en oppskrift på gjennomføringen av studien, med tanke på innhold, litteratur, datainnsamling og tidsbruk.

Som et utgangspunkt for studien ble det bestemt å gjennomføre det med en casestudie-tilnærming. Casestudier vektlegger en inngående studie av en eller noen få undersøkelsesenheter (Jacobsen, 2015). Utgangspunktet i studien var å undersøke risikopersepsjon hos norske rederi og DNK, og derfor ble risikopersepsjon undersøkelsesenheten. Det som kjennetegner casestudier er at under en avgrenset tidsperiode innhentes det informasjon gjennom en detaljert og omfattende datainnsamling (Johannessen et al., 2010). Ved å kombinere forskjellige typer datainnsamling kan det med fordel gjennomføres caseundersøkelser (Yin, 2003). For å søke en dypere innsikt i studieobjektet ble det hentet inn data gjennom intervju, spørreundersøkelse og trusselvurderinger.

Datainnsamlingen skjedde over en tidsperiode på tre til fire måneder og den innsamlede dataen gir uttrykk for hvordan forholdene var i akkurat dette tidsrommet. I tråd

med Jacobsen (2015) ble derfor casestudien avgrenset i tid og rom for å få frem en *virkelighetsnær* beskrivelse av fenomenet. Den maritime næringen er en dynamisk næring som stadig er i endring, og trusselbildet kan være veldig varierende og skiftende. Trusselvurderinger til DNK ga likevel muligheten til å studere hvordan trusselnivået var i perioden før intervjuene ble gjennomført og spørreundersøkelsen ble sendt ut. Dette ga muligheten til å forstå bakgrunnen for graderingen av trusselnivået.

Som en del av forskningsdesignet ble det naturlig å avklare hvilken forskningsstrategi som ble brukt for å besvare studien. Hensikten med en forskningsstrategi er at den skal bidra til å lage en logisk struktur, eller et sett av prosedyrer, som skal hjelpe å svare på forskningsspørsmålene i studien (Blaikie, 2010). Denne studien startet med å bruke en deduktiv strategi, som er kjennetegnet av at en går fra å ha en teori, til å begynne og innhente empiri for til slutt å teste teorien (Johannessen et al., 2010). Det teoretiske rammeverket er basert på teorier om risikopersepsjon, risikokommunikasjon og sikkerhet. I studien ble teorien brukt til å tolke eller forklare det fenomenet som ble studert. Teorien ble testet ved å selekttere sentrale elementer ut fra det teoretiske rammeverket og operasjonalisere dette gjennom spørsmålene.

I noen tilfeller er det ikke mulig å teste teoriene, i tillegg til at informantene går inn på temaer som ikke er nevnt i det teoretiske rammeverket (Blaikie, 2010). Derfor avfeiet jeg ikke at teorien måtte justeres etter datainnsamlingen, som medførte en mer induktiv tilnærming. Likevel understreker Jacobsen (2015) at det ikke er mulig å være rent deduktiv eller induktiv. Studien min endte i større grad med å ha en abduksjon tilnærming, som er en kombinasjon av både en induktiv og deduktiv tilnærming. Johannessen et al., (2010) uttrykker at det viktigste er likevel å gjennomføre en undersøkelse med sikte på best mulig å kunne besvare undersøkelsens problemstilling.

3.2 Datainnsamling

Ifølge Blaikie (2010) finnes det tre ulike tilnærminger å innhente data på. Det skilles mellom primærdata, sekundærdata og tertiærdata. Primærdata kjennetegnes av at forskeren selv har valgt forskningsmetode, innhentet dataen og analysert den, og har med det muligheten til selv å vurdere kvaliteten på dataen (Jacobsen, 2015; Blaikie, 2010). Sekundærdata er rådata som er innhentet av noen andre, som kan ha hatt et annet formål med datainnsamlingen enn studiens hensikt (Blaikie, 2010). Denne rådataen har ikke tidligere blitt analysert, og kommer i den formen den har blitt innhentet (Blaikie, 2010). Tertiærdata kjennetegnes av at den innhentede rådataen har blitt analysert enten av forskeren selv eller av

en bruker av sekundærdata (Blaikie, 2010). Denne oppgaven har i stor grad basert seg på primærdata gjennom å hente inn informasjon direkte fra kilden gjennom intervjuer og spørreundersøkelse og deretter analysert og vurdert kvaliteten på dataen. Trusselvurderingene til DNK ble også brukt som primærdata i denne studien. Dataen ble hentet inn i perioden januar til april i 2018, og illustrerer hvordan forholdene var i akkurat dette tidsrommet.

3.3 Intervju

Ifølge Johannessen et al., (2010) skilles det mellom strategisk og taktisk valg når det skal gjennomføres kvalitative undersøkelser. Det strategiske valget viser til valg som foretas mellom alternativer. Dette kan for eksempel være et valg om å rekruttere en ensartet gruppe informanter. De taktiske valgene viser i større grad til å bestemme hva som skal kjennetegne utvalget: *kjønn, alder og hvor informantene skal rekrutteres* (Johannessen et al., 2010).

I tråd med casestudien ble det på det strategiske nivået bestemt å undersøke et spesifikt segment. Ettersom oppgaven skulle undersøke risikopersepsjon hos den maritime næringen, ble det sentralt å rette fokuset inn mot norske rederi. På det taktiske nivået ble det satt en del kriterier for de ulike rederiene: rederiet skulle være registrert i Norge, medlem hos DNK, operere i internasjonale farvann og informantene skulle ha en sentral rolle i forhold til sikkerhet i selskapet. Det ble i tillegg vektlagt at rederiene opererte innenfor ulike skipssegment; bulkskip, tankskip, tørrlast og offshore. Dette for å skildre frem eventuelle ulikheter mellom segmentene, og samtidig representere de ulike gruppene i næringen.

Når kvalitativ metode anvendes, er formålet som regel å komme nær innpå informantene og samtidig tilegne mest mulig kunnskap om fenomenet (Johannessen et al., 2010). Det handler om å forstå informanten sin subjektive opplevelse av verden og søker kvalitativ kunnskap som blir uttrykt igjennom samtalen; den søker ikke etter kvantifisering (Kvale & Brinkmann, 2009). For å tilegne mest mulig kunnskap om fenomenet ble det først gjennomført et dybdeintervju med DNK, for å tilegne mest mulig kunnskap om den maritime sektoren. Dette gjorde det videre enklere å stille mer presise spørsmål til rederiene som senere ble intervjuet.

En av de største utfordringene ved utarbeidingen av spørreundersøkelsen, var den begrensede kunnskapen om fenomenet og den maritime næringen generelt. Intervjuene ga muligheten til å hente ut informasjon, som gikk i dybden av fenomenet og ga tykke beskrivelser. Tilleggsinformasjon som ikke fremkom i spørreundersøkelsen, kunne i større grad tilgjengeliggjøres ved de utfyllende beskrivelser intervjuene ga. For enklere å kunne

sammenligne dataen, ble flere spørsmål stilt likt under intervjuene og i spørreundersøkelsen. Til forskjell tillot intervjuene å stille flere tilleggsspørsmål som dukket opp under samtalen.

3.3.1 Datainnsamling via intervju

Ifølge Johannessen et al. (2010) hevder mange forskere at det bør gjennomføres intervjuer helt til metningspunktet er møtt, og det ikke er mer ny informasjon å hente. Det var vanskelig å vite i forkant hvor mange intervjuer som burde gjennomføres for å få nok data. I utgangspunktet var ønsket å få til fem intervju med norske rederi, og et dybdeintervju med DNK. Dette skulle vise seg å være utfordrende på grunn av kriteriene som var satt; skipssegment, operere i trusselområder, medlem av DNK og arbeid innenfor security. De ønskede informantene arbeider og reiser mye, noe som gjorde det utfordrende å planlegge når intervjuene skulle gjennomføres. Av den grunn ble det gjennomført tre intervjuer, hvor en var per telefon, og et dybdeintervju med DNK.

Allerede i starten av oktober hadde jeg et møte med DNK etter mange uker med samtale per mail. Dette var et informasjonsmøte som introduserte hvilken type selskap de var, hvilken bransje de opererte innenfor og hvilke produkter de tilbyr sine medlemmer. Det introduserte noen av de utfordringene de står overfor. Før mailkorrespondansen startet med DNK, ble det utarbeidet en prosjektskisse. Under møtet ble skissen noe justert og studien endte opp med å rette fokus mot trusselproduktene til DNK, og hvordan de maritime trusselområdene oppleves av norske rederi.

Ettersom DNK har et bredt kontaktnett og samtidig kjente til de personene som var relevante for studien, var det naturlig å spørre dem om råd. DNK sendte først ut en mail hvor de spurte etter informanter som hadde anledning til å stille til intervju. Av de som kunne stille til intervju, ble jeg videresendt dialogen mellom DNK og dem. Deretter tok jeg kontakt med informantene, hvor det ble gitt en introduksjon av studien og deres bidrag i studien. Siden ble det avtalt intervju og disse ble avholdt i perioden 19-27 februar. Dette kan i tråd med Johannessen et al. (2010) forklares som snøballmetoden som innebærer å forhøre seg rundt om det finnes personer som har kompetanse om temaet som undersøkes, og hvordan de kan kontaktes. I forkant av intervjuene ble det gitt ut et informativt samtykke, som i detalj forklarte hva deres deltakelse bidro til. Samtykkeerklæringen er vedlagt, som vedlegg 4.

For å overholde rederienes anonymitet vil de forholdes til som *Rederi A, B og C*. Disse rederiene er av ulik størrelse, opererer innenfor ulike segment og har et ulikt antall ansatte. DNK holdes ikke anonym under studien, da jeg i samråd med dem ble enig om dette.

Oppgaven er et samarbeid og det ville være vanskelig å overholde deres anonymitet. Under er en tabell over informantene som deltok i studien:

Tabell 1. *Oversikt over informantene i studien.*

Informant/respondenter	Stilling	Type	Dato
DNK	Sentral stilling innenfor sikkerhet i selskapet	Dybdeintervju	19.02.18
Rederi A	Sentral stilling innenfor sikkerhet i rederiet	Semi-strukturert intervju (telefonintervju)	27.02.18
Rederi B	Sentral stilling innenfor sikkerhet i rederiet	Semi-strukturert intervju	26.02.18
Rederi C	Sentral stilling innenfor sikkerhet i rederiet	Semi-strukturert intervju	20.02.18

3.3.2 Semistrukturert intervju

Et semistrukturert intervju kjennetegnes av en overordnet intervjuguide som utgangspunkt, mens spørsmålene, temaer og rekkefølgen kan variere (Johannessen et al., 2010). Intervjuene var strukturert slik at spørsmålene var åpne, noe som tillot informantene å snakke mer frittalende. Intensjonen ved bruk av en semistrukturert intervjuguide var at intervjuet skulle oppleves som en uformell samtale mellom to personer. Samtidig ga det muligheten til å gå inn på temaer som omhandler mennesker sin oppfattelse av trussel, uten at det ble en tilgjort stemning. Menneskets subjektive mening om en trussel kan være ganske ulik. Det ble viktig i denne studien fokusere på å skape en naturlig samtale, som samtidig skapte tillit i kontakt med informanten.

Selv om intervjuet var av en uformell art, var det likevel strukturert igjennom en overordnet intervjuguide som bygget på teori hentet fra risikopersepsjon, risikokommunikasjon og sikkerhet. For å kartlegge risikopersepsjon ble informantene spurt om å vurdere trusselnivået i områdene Adenbukta, Guineabukta, Jemen, Libya og Sørøst-Asia. Tilleggs spørsmål som fremkom under intervjuene kunne være av ulik karakter på bakgrunn av skipssegmentet rederiet opererte innenfor. Siden DNK sine trusselprodukter opererer som en kilde til informasjon, ble det stilt spørsmål angående trusselproduktene deres. Spørsmålene hadde til formål å kartlegge hvordan DNK kommuniserer og hvordan trusselproduktene blir oppfattet av medlemsrederiene. Til slutt ble informantene stilt spørsmål i forhold til hvordan de sikrer seg mot intenderte handlinger og hvordan beslutninger er

organisert i selskapet. Ekstraspørsmål som dukket opp under samtalen kunne være varierende, mye på grunn av ulike skipssegment, seilingsruter og fokus på sikkerhet innad i organisasjonen.

Intervjuet med DNK hadde en litt ulik intervjuguide, siden de ikke er brukere av sine egne produkter. Intervjuet med DNK ble gjennomført som et dybdeintervju der hensikten var å få en inngående forståelse av selskapet og trusselvurderingene deres. Til tross for forskjellene, prøvde jeg å stille de samme spørsmål til DNK som ble stilt til informantene fra rederiene. Spørsmålene stilt til DNK var strukturert i forhold til de tre hovedgruppene persepsjon, kommunikasjon og sikkerhet.

Under intervjuene ble det benyttet båndopptaker. Omfattende notering under et intervju kan være veldig hemmende, i form av avbrytelser, lange pauser og distraksjon (Kvale & Brinkmann, 2009). Det ble informert om bruk av båndopptaker både i samtykket og muntlig før intervjuet startet. Selv om lydopptak kan virke hemmende i intervjusituasjoner, ved at for eksempel informanten tilbakeholder informasjon, vil det kunne argumenteres for at det i denne forbindelse er med på å styrke både studiens reliabilitet og validitet. Lydopptaket ga muligheten til å registrere alle opplysningene som fremkom under intervjuet, samtidig som det sikret at informasjonen ble korrekt transkribert.

3.4 Spørreundersøkelse

Det finnes mange grunner til å anvende spørreskjemaer i undersøkelser. Faste spørsmål og svaralternativ innebærer en standardisering, der vi kan se på likheter og variasjoner i måten respondenter svarer på (Johannessen et al., 2010). Standardiseringen gir muligheter til å generalisere resultatet fra et utvalg til en populasjon og samtidig samle inn data fra mange individer på kort tid (Johannessen et al., 2010; Jacobsen, 2015). Ettersom studien ønsket å undersøke norske rederiers sin persepsjon, ble det sentralt å sende ut en spørreundersøkelse for å kartlegge flere rederiers oppfatning. Siden det finnes flere skipssegment innenfor den maritime næringen var det enklere å nå ut til flere rederi ved hjelp av undersøkelsen. Dette i kombinasjon med intervjuene ga dermed en høyere svarprosent.

En utfordring med spørreundersøkelser som skiller seg fra kvalitativ datainnsamling, er at en må nøyaktig vite hva en skal spørre om, og hvilke svaralternativ som passer (Johannessen et al., 2010). Hjelp fra DNK og en CSO² bidro til en større innsikt i hvordan den

² Company security officer (CSO)

maritime næringen fungerer, trusselområder og sikkerhetstiltak for å hindre angrep mot skip. Med det i bakhånd, ble det enklere å operasjonalisere teorien i henhold til fenomenet.

Det er utfordrende å lage en spørreundersøkelse som verken er for ledende, generell eller støtende. Det var en lang prosess å operasjonalisere teorien og stille spørsmål som var av allmenn forståelse. I likhet med intervjuguiden, ble spørreundersøkelsen sentrert rundt de tre hovedområdene; risikopersepsjon, kommunikasjon og sikkerhet og organisering av beslutninger. Det ble i stor grad vektlagt å stille like spørsmål, slik at det ble enklere å sammenligne resultatet fra intervjuene og spørreundersøkelsen. Det ble imidlertid noen forskjeller, siden spørreundersøkelsen ble sendt ut med forhåndsdefinerte svar som ikke ga rom for videre forklaringer. For å forsikre at undersøkelsen skulle bli forstått av alle respondentene, fikk både en CSO og DNK se over spørsmålene til spørreundersøkelsen. Det ble blant annet oppdaget at undersøkelsen burde være på engelsk, ettersom at næringen er preget av ulike nasjonaliteter.

Ifølge Jacobsen (2015) gjør spørsmål med lukkede svaralternativ det lettere for respondenten å fylle ut skjemaet, og letter også arbeidet for forskeren når skjemaene skal analyseres. Derimot er ulempen ved prekodet skjemaer at vi mister muligheten til å fange opp informasjon utover de oppgitte spørsmålene og svaralternativene (Johannessen et al., 2010). Spørreundersøkelsen i denne studien ble distribuert med forhåndsdefinerte svaralternativ, til tross for at de utelukket informasjon utover det undersøkelsen ga. Dette fordi åpne spørsmål ville medføre mye analysearbeid med å måtte kode svarene. Forhåndsdefinerte svaralternativ ga også muligheten til å gjennomføre statistiske analyser, noe åpne svaralternativ ikke ville latt seg gjøre. Siden spørreundersøkelsen ble distribuert med forhåndsdefinerte svar, ble intervjuene gjennomført slik at de fanget opp den informasjonen som ikke fremkom i undersøkelsen.

Med tanke på at respondentene skulle besvare spørsmål knyttet til selskapet sin oppfatning av fenomenet, ble det vesentlig å rette fokuset mot *holdningsspørsmål*. Dette er spørsmål som har til hensikt å kartlegge mennesker holdninger til, meninger om og ikke minst vurderinger av ulike fenomener (Johannessen et al., 2010). En forutsetning for slike spørsmål er at respondenten har kunnskaper om det aktuelle temaet, at temaet er av relevans og at de faktisk kan besvare spørsmålene (Johannessen et al., 2010). Ettersom mye av undersøkelsen tok for seg holdningsspørsmål ble det brukt likert-skala; som graderte deres holdninger fra «*alltid*», «*svært ofte*», «*ofte*», «*verken eller/ikke sikker*», «*sjeldent*», «*svært sjeldent*» og «*aldri*».

3.4.1 Utførelsen av spørreundersøkelsen

Av forskjellige grunner er det vanskelig å oppnå at alle som får tilsendt spørreundersøkelsen, svarer på den (Jacobsen, 2015). Det vises til et spesielt stort frafall i web-baserte undersøkelser (Jacobsen, 2015). Spørreundersøkelsen ble sendt ut via mail med lenke til undersøkelsen, til sikkerhetsansatte i norske rederi. I all hovedsak skulle undersøkelsen ut til de i selskapet som arbeider som CSO, men det ble også utvidet til de som arbeidet innenfor samme arbeidsområde. Spørreundersøkelsen ble sendt ut til 262 respondenter, hvorav 39 personer besvarte undersøkelsen.

Ifølge Johannessen et al. (2010) er det et mål å få størst mulig svarrespons, men det viser like fullt at svarresponsen i spørreundersøkelser har vært fallende de siste årene og nå er det sjeldent at svarresponsen er høy. Det er flere medvirkende grunner til at respondenter ikke besvarer spørreundersøkelser: en overflod av mange ulike spørreundersøkelser, mistillit til at resultatene behandles konfidensielt, dårlig tidspunkt eller at temaet ikke interesserer, eller at det virker nærgående og provoserende (Johannessen et al., 2010).

I tråd med Johannessen et al. (2010) har studien prøvd å utelukke disse årsakene. Da spørreundersøkelsen ble sendt ut 21. februar 2018 var det erkjent at vinterferien kunne påvirke svarresponsen. Siden det ikke opereres med en lik periode for vinterferien landsdekkende, ble tatt hensyn til dette og svarfristen ble satt til 7. mars 2018. For å sikre at flest mulig deltok i undersøkelsen, ble det sendt ut en påminnelse tre dager før frist.

Det har vært et fokus på at spørreundersøkelsen skulle appellere til DNK sine medlemsrederi. Derfor ble vektlagt at undersøkelsen ikke skulle oppfattes som verken støtende eller krenkende, ved å ikke spørre om særs sensitive opplysninger eller ledende spørsmål. Det ble gjentatte ganger poengtert at undersøkelsen var helt anonym, og at deltakerne, deres IP-adresser, eposter eller selskapet ikke kunne indentifiseres. Like fullt kunne de betvile mine intensjoner, og dermed velge å ikke delta i undersøkelsen.

Bakgrunnen for at DNK sendte ut spørreundersøkelsen var at studien antakeligvis ville få en høyere svarrespons enn om den var sendt ut av en student. Ettersom DNK arbeider for medlemsrederiens interesser, kan det tenkes at respondentene anså undersøkelsen som viktigere dersom den kom fra dem.

3.5 Trusselvurderingen til DNK

Gjennom DNK har studien fått tilgang til trusselvurderingene som de sender ut til sine medlemsrederier. Dette er trusselvurderinger som kommer ukentlig, månedlig og kvartalsvis. Disse vurderingene opererer som innhentet data, og foreligger som sammenligningsgrunnlag i

resultatkapittelet. Disse dokumentene er unntatt offentligheten, og kun personer med adgang vil ha tilgang til informasjonen. Jamfør avtalen med DNK vil det gis en gjengivelse av rapportene. I denne studien vil deler av informasjonen bli gjengitt i resultatkapittelet og det refereres der til som rapport for januar, februar, mars og april.

3.6 Datareduksjon og analyse av data

3.6.1 Analyse av intervjuene

Johannessen et al. (2010) sier det så godt: «*kvalitativ data taler ikke for seg selv. De må fortolkes*» (s. 163). Etter å ha gjennomført intervjuene, ble den innsamlede dataen transkribert fra opptakene og gjort klar for å analyseres. Selv om det eksplisitt ikke finnes noen universal form eller koding for transkribering av data fra intervju, bør det likevel gjøres noen avveieringer før en starter å transkribere (Kvale & Brinkmann, 2009).

Transkriberingen av alle intervjuene ble nedskrevet ordrett fra opptakene. Det ble likevel utelukket emosjonelle uttrykk som latter, sukk og pauser fra transkriberingen, ettersom analysen i større grad sammenlignet informasjonen til de ulike informantene. Det kan argumenteres for at det ville vært mer naturlig å ta med emosjonelle uttrykk, i transkribering av sensitiv informasjon som var mer personavhengig. Det handler til syvende og sist om hva transkriberingen skal brukes til (Kvale & Brinkmann, 2009). Jeg valgte derfor å utelate slike elementer, da jeg fant det som mindre viktig for transkriberingen og analysen sin del.

Det finnes mange ulike metoder for å organisere kvalitativ data, likevel blir grunnlaget for analysen lagt allerede i intervjuguiden (Dalland, 2015). I utarbeidelsen av intervjuguiden ble det vektlagt at informantene skulle spørres om de samme temaene, slik at både analysearbeidet ble enklere og at det samtidig lagde en struktur i intervjuet. Det ble naturlig å kategorisere datamaterialet etter hovedtema, ettersom det ble anvendt en semi-strukturert intervjuguide som i stor grad stilte de samme spørsmålene.

3.6.2 Analyse av spørreundersøkelsen

Analysearbeidet av spørreundersøkelsen ble utført i programvaren SPSS. Her ble variablene omkodet, slik at det ble enklere å utføre analyser. Flere av svaralternativene var oppgitt i tekst, men i SPSS ble de omkodet til tall. Spørreundersøkelsen arbeider med flere temagrupper, hvor det er brukt ulike svaralternativ. I vurderingen av trusselbildet i Guineabukta, Adenbukta, Sørøst-Asia, Libya og Jemen ble DNK sin inndeling brukt; *lav*, *moderat*, *høy* og *kritisk*, i tillegg til *ikke sikker*. Dette ble så omkodet til 0=ikke sikker, 1=lav,

2=moderat, 3=høy og 4= kritisk. Med andre målealternativ ble omkodingen; *aldri=0, veldig sjeldent=1, sjeldent=2, verken eller/ikke sikker=3, ofte=4, veldig ofte=5, alltid=6*.

For å analysere rådataen fra spørreundersøkelsen ble det brukt deskriptiv statistikk. Dette ga muligheten til å si noe om gjennomsnittet og standardavviket i resultatet. Ved å finne gjennomsnittet kunne man si noe om den gjennomsnittlige opplevelsen av trusselområdene, trusselvurderingen til DNK og ulike aktørers rolle i beslutningsprosessen. For denne studien ga deskriptiv statistikk mye informasjon som ble sentral for resultatet. På spørsmålene hvor respondentene skulle gradere trusselnivået i de ulike trusselområdene, ga analysene en indikasjon på hvordan rederiene opplevde de ulike områdene. Dette igjen ga videre muligheten til å sammenligne resultatet opp mot intervjuene og trusselvurderingene. Det ble også gjennomført en enveis-ANOVA-test for å undersøke om det var forskjeller mellom trusselområdene.

Som en liten oppsummering er det blitt gitt en inngående beskrivelse av studiedesignet, gjennomføringen av intervjuene og spørreundersøkelsen og til slutt hvordan datamaterialet ble analysert. Det er derfor naturlig å rette blikket mot kvaliteten på datainnsamling og analysene.

3.7 Kvaliteten av datainnsamlingen

3.7.1 Reliabilitet

I forskning stilles det krav til refleksjon over studiens datainnhenting (Jakobsen, 2015). I all forskning står spørsmålet om studiens reliabilitet og validitet sentralt (Grenness, 2013). Reliabilitet i denne sammenheng viser til pålitelighet, som knyttes spesifikt til undersøkelsens data; hvilken data som brukes, hvordan det ble samlet inn og hvordan det bearbeides (Johannessen et al., 2010). En mulighet for å styrke påliteligheten i studien er ved å gi en inngående beskrivelse av konteksten, samt en åpen og detaljert beskrivelse av fremgangsmåten for hele forskningsprosessen (Jacobsen, 2015; Johannessen et al., 2010). For å etterstrebe en god reliabilitet i denne studien har jeg forsøkt å være tydelig i beskrivelsen av fremgangsmåten og metoden. Det har i tillegg vært et fokus på å ha struktur i analyseprosessen slik at resultatet enklere kan etterprøves. Det kan være forhold som har svekket reliabiliteten. Jeg valgte å bruke båndopptaker, noe som kan ha medført til at informantene mine ble utilpass og dermed unngikk å besvare spørsmålene til det fulle. Jeg opplever også at beskrivelsen av styrker og svakheter ved studien bidrar til å styrke påliteligheten.

Pålitelighet kan også styrkes ved å legge vekt på hensiktsmessige kriterier for evaluering; og da beveger vi oss inn på validitet (Johannessen et al., 2010). Validitet handler om forskningsmessige fallgruver, eller snarere om det å unngå fallgruver (Skog, 2004). Validitet betyr gyldighet, og brukes innen en bred forstand; begrepsvaliditet, konklusjonsvaliditet, ekstern validitet og intern validitet (Skog, 2004).

3.7.2 Begrepsvaliditet

Begrepsvaliditet viser til om studien måler og registrerer det man ønsker på en tilfredsstillende og pålitelig måte (Skog, 2004). Vi undersøker om det er en sammenheng mellom det fenomenet som undersøkes, og de dataene som er samlet inn (Johannessen et al., 2010). Begrepsvaliditet er knyttet til målingen av variabler og handler om hvorvidt studien lykkes i å operasjonalisere det man ønsker å måle på en adekvat og pålitelig måte (Skog, 2004).

Studien har i stor grad prøvd å representere virkeligheten ved å gi en beskrivelse av fremgangsmåten og metoden. For å sikre begrepsvaliditet i spørreundersøkelsen ble en CSO, en person med god kjennskap til den maritime næringen og en person med inngående kunnskaper om statistikk spurt om å vurdere spørreundersøkelsen. Dette for å sikre at spørreundersøkelsen gjenspeilet problemstillingen og påfølgende forskningsspørsmål, samt at teorien ble operasjonalisert gjennom spørsmålene. Med tanke på at de hadde revidert spørreundersøkelsen, fant jeg det naturlig å bygge opp intervjuguiden på samme måte. Dette for å sikre at intervjuene samtidig besvarte studiens hensikt.

3.7.3 Intern validitet

Den interne validiteten i studien sier noe om hvordan dataen er fortolket (Skog, 2004). Med en pragmatisk tilnærming betyr dette at en stiller spørsmål om hvorvidt det er samsvar mellom virkeligheten og forskerens beskrivelse av denne virkeligheten (Jacobsen, 2015). Det er selvfølgelig forhold som ligger utenfor studien sin kontroll. Blant annet om informantene gir en sann beskrivelse av de faktiske forholdene og samtidig representerer den virkeligheten de gir seg ut for å representere (Jacobsen, 2015).

En måte å validere informasjonen fra intervjuene er å sammenligne det opp mot resultatene fra spørreundersøkelsen. I denne studien har det vært anvendt ulike innsamlingsmetoder, som ifølge Jacobsen (2015) kan bidra til å teste gyldigheten i resultatet. Kombinasjonen av data er et ideal da dataen kan utfylle hverandre og gi en bredere og rikere forståelse av fenomenet. Om resultatene fra de ulike metodene gir samme resultat, vil det

være et sterkt argument for at resultatene er gyldig, og vi opererer da med en metodetriangulering (Jacobsen, 2015).

Det kan likevel stilles spørsmål om studien har hentet inn informasjon fra riktig kilde (Jacobsen, 2015). Det ble tidlig i studien diskutert hvem som skulle operere som representant for rederiene. Avgjørelsen falt på å kontakte informanter i en sikkerhetsrelatert stilling i selskapet, typiske CSO eller lignende. Dermed unngikk denne studien å kontakte dem som står trusselen nærmest, kapteiner og besetninger om bord i skip seilende i trusselområdene. Det kan derfor tenkes at interessant informasjon har uteblitt, men med tanke på at det i all hovedsak er CSO eller lignende stillinger som er brukere av DNK sine trusselvurderinger kan det tenkes at informasjonen er hentet fra en pålitelig kilde.

3.7.4 Ekstern validitet

Når en undersøkelse er slutført, kan spørsmålet oppstå om studien kan generaliseres (Skog, 2004). All forskning har som mål å kunne trekke slutninger utover de umiddelbare opplysningene som samles inn (Johannessen et al., 2010). Ved en representativ kvantitativ studie er det mulig å dra statistiske generaliseringer av funn fra et utvalg til en populasjon (Johannessen et al., 2010). Til tross for en lav svarrespons er det mulig å si noe om trenden som var å se fra resultatene i spørreundersøkelsen. Dette forklarer Kvale og Brinkmann (2009) som analytisk generalisering som kan forklare som et begrunnet resonnement for at resultatet i denne studien kan bli brukt som en guide til hva som kan skje i en annen situasjon.

Generalisering er ifølge Johannessen et al. (2010) ikke utelukkende for kvalitativ forskning, men det snakkes i større grad om overføring av kunnskap. Selv om svarresponsen var lav, kunne intervjuene bidra til å forsterke graden av generalisering. Dataen fra trusselvurderingene, intervjuene og spørreundersøkelsen ga muligheten til å sammenligne svarene, og dermed dra slutninger om hva den maritime næringen opplevde som trusselområder, hvordan avgjørelser ble tatt i rederiet og hvordan de opplevde DNK sine trusselprodukter. Selv om informantene arbeidet innenfor ulike skipssegment, opplevde jeg at flere synspunkter gikk igjen hos de ulike rederiene. Ved flere anledninger kunne de uttrykke samme bekymringer knyttet til de samme trusler, og dette ble også gjenspeilt i spørreundersøkelsen. Det er nærliggende å tenke at dette er trusler som også andre rederi står overfor, og de vil dermed kunne dele den samme oppfatningen.

3.7.5 Forskningsetikk

Ifølge Jacobsen (2015) handler forskningsetikk om hvordan informasjon om mennesker blir behandlet under forskningen og hvordan vi behandler hverandre. Under

studien har det vært viktig å skape en fortrolighet mellom informantene og meg. Dette ble blant annet tydeliggjort i samtykkeerklæringene der de skrev under på at deltakelsen deres ville holdes helt konfidensielt, og var helt frivillig. Informantene hadde mulighet til å trekke seg uten noe nærmere begrunnelse. For å sikre at de var klar over studiens hensikt ble det både utarbeidet et informasjonsskriv som ga en beskrivelse av studien, i tillegg til at de ble informert via mail om studien.

For å sikre at all informasjon ble holdt anonym i forhold til retningslinjene, ble det gjennomført en test hos *Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD)* hvor studien ble ikke-meldepliktig. Det har derfor vært viktig å avveie spørsmålene som ble stilt både i intervjuene og i spørreundersøkelsen slik at svarene ikke kunne gi en indikasjon på hvem som hadde besvart spørsmålene. Det ble heller ikke gitt noe beskrivelse vedrørende deres stilling i firmaet, utenom at de arbeider med security i rederiet. Det ble også tatt stilling til om DNK skulle offentliggjøres, noe det i tråd med dem ble gjort.

Det er hele tiden vært gjort etiske overveielser i studien, både ved å fremstille informantene på en objektiv og saklig måte, og samtidig forholde seg til de forskningsetiske prinsippene. I forkant av intervjuene prøvde jeg å utarbeide spørsmål som ikke var ledende, men jeg kunne høre på opptakene at det fremkom tilleggsspørsmål som kunne virke ledende. I kontakten med informantene opplevde jeg det nærmest som unngåelig å ikke spørre disse spørsmålene.

Jeg unngikk å stille sensitive spørsmål også i spørreundersøkelsen. Dette for å sikre at respondentene ikke kunne gjenkjennes. Jeg unnlot derfor å stille spørsmål i forhold til arbeidssted, erfaringen hos respondenten og størrelse på rederiet. I tillegg ble spørreundersøkelsen sendt ut per mail fra DNK med en link til nettsiden til undersøkelsen. Dette for å sikre at verken ip-adresser, epost-adresser eller annen identifikasjon ble gjenkjent. DNK hadde heller ikke muligheten til å undersøke hvem som hadde besvart undersøkelsen. Det eneste de kunne si noe om var hvor mange e-poster som ble sendt ut.

Ifølge Jacobsen (2005) skal man forsøke å gjengi resultater fullstendig og i riktig sammenheng, men det vil naturligvis ikke være mulig å gjengi resultater i sin fullstendige sammenheng. Så langt det lot seg gjøre prøvde jeg å gjengi resultatene så nøytralt som mulig, slik at den ble gjengitt i den konteksten den var ment. For å etterstrebe dette brukte jeg sitater fra transkriberingen, strukturerte resultatkapitelene etter forskningsspørsmålene og viste i tabeller og figurer til de analysene som ble gjort i statistikkprogrammet SPSS.

3.7.6 Styrker og svakheter ved valg av metode

Gjennom studien var det flere problemstillinger som dukket opp angående metodevalget. En av utfordringene var svarprosenten på spørreundersøkelsen. Av i alt 262 var det 39 respondenter som besvarte undersøkelsen. Det kan tenkes at det norske maritime markedet var et for lite fokusområde, og at svarresponsen ville vært høyere om spørreundersøkelsen også ble sendt ut til andre internasjonale rederi. I forkant av studien var jeg klar over at det ville bli utfordrende å få en høy svarrespons på undersøkelsen, og gjorde derfor alt jeg kunne for å tilrettelegge for at denne ble høyest mulig.

Sett i etttertid av datainnsamlingen ser jeg viktigheten av å bruke tid på å utarbeide både spørreundersøkelse og intervjuguide. Jeg opplever selv svakheter ved spørsmålene, og det er lett å bli etterpåklok. Selv om mange spørsmål gir gode svar, ser jeg imidlertid at flere spørsmål kunne vært unngått da de besvarer det samme.

En annen svakhet med studien er antall intervjuer som ble gjennomført. Selv om det kun ble gjennomført i alt fire intervjuer, var dette veldig informative intervju. Jeg opplevde å få interessant informasjon, og jeg fikk tilgang på informasjon som ikke ville fremkommet kun ved en spørreundersøkelse. Videre opplevde jeg den maritime næringen som veldig imøtekommende. Hos DNK fikk jeg blant annet delta på det de kaller *Duty Officer Weekly Hand-Over Briefing*, som er en briefing mellom den som går av vakt og den som går på. Det var nyttig å se hvordan DNK opererte i praksis, og dette bidro til en større forståelse av hvordan DNK arbeider. Jeg opplevde også de andre rederiene som veldig imøtekommende. De viste et stort engasjement til studien.

Det kan argumenteres for at det ville vært mer interessant for studien å intervju kapteiner fremfor informantene som var stasjonert på land. Det ville muligens gitt en annen opplevelse av trusselområdene og studien ville undersøkt persepsjonen hos de menneskene som arbeider i den spisse enden og nærmest trusselkilden. Med det tatt i betraktning kan det tenkes at det ville gjort studien mer nyansert. Dette ble vurdert i forkant av studien, og det ble argumentert for at kapteinene ville være vanskeligere å intervju, da de arbeider turnus. Til tross for dette opplevde jeg likevel å få en god innsikt i hvordan avgjørelser tas, og hvordan rederier vurderer trusselbildet.

4 Resultat

I denne delen vil studien presentere resultatet fra intervjuene, spørreundersøkelsen og trusselvurderingen til DNK. Hensikten med studien er å undersøke risikopersepsjon og -kommunikasjon mellom DNK og norske medlemsrederi. Dette kapittelet er strukturert i henhold til forskningsspørsmålene. Alle sitater hentet fra transkriberingen av intervjuene står i kursiv og med hermetegn. Siden trusselvurderingene er unntatt offentligheten, vises det i kapitlet som rapport for januar, februar, mars eller april.

4.1 (F1) Vurderinger av trusselområder

Forskningsspørsmål (F1) lyder som følgende: *I hvilken grad er det en felles forståelse av trusselområdene mellom norske rederi og DNK?* For å kunne besvare forskningsspørsmålet ble informantene fra intervjuene og respondentene fra spørreundersøkelsen spurt om å vurdere trusselnivået i fem ulike områder. Dette ble gjort for å teste om det var en ulik risikooppfattelse ved å studere om medlemsrederiene vurderte trusselnivået annerledes fra DNK.

Som et kriterium for intervjuene var alle informantene som deltok i undersøkelsen norsk-registrert, opererte innenfor ulike segment og medlem av DNK. Av de som ble intervjuet opererte de innenfor skipssegmenter som RORO³, tank, bulk og LNG-sektoren⁴. Rederi A hadde kontorer i Norge og Singapore, og flere mannskapskontorer rundt om i verden. De andre selskapene hadde også lokasjoner andre steder enn i Norge. Rederiene opererte med et ulikt antall båter, og Rederi B opererte med 137 skip. Rederi C arbeidet innenfor LNG-sektoren, noe som gjorde at de hadde færre skip seilende, men heller flere stasjonære LNG-anlegg. Dette er anlegg som ligger stasjonert på samme sted i opptil 20 år. Derfor opplevde rederi C å måtte ha en mer langsiktig tilnærming til trusselområdene, til forskjell fra de andre rederiene som seiler kontinuerlig.

For enklere gi en fremstilling av de ulike rederiene viser tabell 2 nedenfor hvilke skipstyper de ulike rederiene opererer med.

³ På engelsk står forkortelsen RO/RO for roll on, roll off.

⁴ LNG er forkortelsen for *liquified natural gas*, flytende naturgass. Dette er tørrgass som er gjort flytende og fraktes med spesialbygde gasstankere, LNG-skip (Store Norske Leksikon, 2013).

Tabell 2. En oversikt over hvilke segment de ulike rederiene opererer innenfor.

Rederi	Segment
<i>Rederi A</i>	Tank, bulk
<i>Rederi B</i>	RO/RO
<i>Rederi C</i>	LNG-sektoren

I likhet med intervjuene kartla hvilket segment respondentene opererte innenfor. Som det vises i tabell 3, opererer de fleste respondentene med enten *bulkskip*, *tankskip*, *containerskip*, *offshoreskip* eller *andre skip*, mens *passasjerskip* og *Ro/Ro-skip* skåret lavest. Som det fremkom under intervjuene var det vanlig at rederier gjerne opererte innenfor flere skipssegment. Funnene viste at kombinasjonen tankskip og bulkskip var vanlig.

Tabell 3. Deskriptiv statistikk med flersvarsalternativ med oversikt over hvilke skipssegment respondentene opererer innenfor.

Segment	Antall	Prosent	N
<i>Bulk carrier</i>	12	30,8 %	39
<i>Tankers</i>	19	48,7 %	39
<i>Ro/Ro</i>	3	7,7 %	39
<i>Container</i>	7	17,9 %	39
<i>Offshore</i>	13	33,3 %	39
<i>Passenger</i>	1	2,6 %	39
<i>Other</i>	9	23,1 %	39

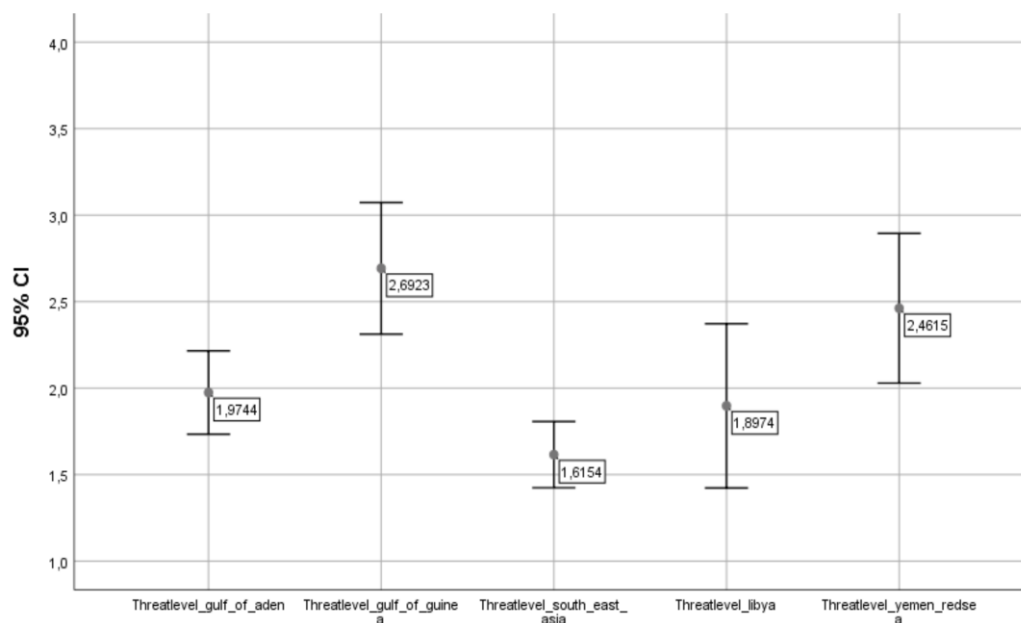
4.1.1 Trusselområder

Siden en del av studien er å undersøke trusselproduktene til DNK, ble informantene stilt spørsmålet om de opererte i de områdene DNK mener er mest utsatt for angrep i denne tidsperioden. Informanten fra Rederi A kunne meddele at de seilte i alle områdene som DNK vurderte; Adenbukta, Guineabukta, Sørøst-Asia, Libya og Jemen. De seilte i også i områder rundt Venezuela og Colombia. Her er trusselen knyttet til borgerkrig i Venezuela, blindpassasjerer og narkotikatrafikk. Plasseringen av narkotikaen skjer på forskjellige måter, og dette har betinget rederiene til å innsistere skipene sine. Informanten fra Rederi B kunne

fortelle at de opererte en global trade, hvilket innebar at de seilte blant annet i Adenbukta, Guineabukta, Sulusjøen og Singaporestredet.

I spørsmålet stilt om hvordan rederiene oppfattet de ulike trusselområdene, kunne informanten fra Rederi C fortelle at trusselen kun er en del av konteksten når de vurderer risikoen. De opererte med en global trendanalyse, som så på de ulike utviklingstrekkene globalt sett, og hvordan dette videre ga regionale innvirkninger og hvor det til slutt ble brutt ned til det lokale trusselbildet. De opererte med kontinuerlig overvåking av det globale trusselbildet. For Rederi C var Tyrkia og Egypt av spesiell stor interesse for dem ettersom de hadde stasjonerte anlegg i området. Likevel så de med bekymring på Adenbukta, Vest-Afrika og Malakkastredet.

Både informanten fra DNK, informantene fra rederiene og respondentene i spørreundersøkelsen ble spurt om å vurdere trusselnivået i de områdene DNK har vurdert i perioden januar-april. Figur 3 viser hvordan respondentene vurderte de ulike trusselområdene i spørreundersøkelsen. Her hadde respondentene muligheten til å svare på spørsmålene i henhold til kategoriseringen DNK bruker: vet ikke (=0), lav (=1), moderat (=2), høy (=3), og kritisk (=4).



Figur 3. En graf over trusselvurderingen av områdene.

Med en repeated measure ANOVA test med Post-shock test med en bonferroni korreksjon viser at det er en forskjell mellom områdene $F(5,190) = 121,21, p > 0.000$). Den viser at forskjellen mellom Guineabukta og Jemen er signifikant forskjellig fra Adenbukta, Libya og Sør-Øst Asia.

4.1.2 Trusselvurdering av Adenbukta og Det Indiske Hav

Som figur 3 viser, kan det tyde på at de fleste respondentene opplever trusselnivået i Adenbukta som moderat siden modellen viser 1, 97 (SD=0,74). Funnene fra intervjuene med medlemsrederiene viste at området rundt Adenbukta og det indiske hav kunne være litt sprikende. Det kan virke som om trusselvurderingen av området henger til dels sammen med hvilket skipssegment rederiene opererer innenfor.

Informanten fra Rederi B opplevde trusselnivået i Adenbukta som relativt liten. Dette fordi rederiet opererer med skip med høyt fribord⁵, opptil 30 meter. Med et høyt fribord er det vanskelig å ta seg om bord i skipet, men for tre – fire år siden opplevde rederiet at flere av deres skip ble beskutt i dette området. Det skapte en del uro blant besetningen om bord, det medførte at det ble gjort tiltak i form av å bruke bedre trente personell under seilaser i trusselområder. Ifølge informanten fra Rederi B har rederiet sett vekk fra å bruke bevæpnede vakter under seilaser i trusselområder. Informanten mener at den *private maritime security-biten* har overdrevet trusselnivået og dermed hauset opp den maritime næringen. I stedet uttrykker vedkommende viktigheten av å bruke litt sunn fornuft og samtidig være årvåken under seilaser i det indiske hav. På land fortalte informanten fra Rederi B at de hadde gode monitoreringsverktøy som ga dem muligheten til å følge skipene deres.

Til forskjell opplever informanten fra Rederi A at trusselnivået i Adenbukta er stigende, og høyt. Noe som medfører at de må bruke bevæpnede vakter under alle seilasene i dette området. Dette har vært brukt konsekvent under alle seilasene den senere tid siden trusselnivået er så høyt. For Rederi C er det en stund siden de har hatt operasjoner i Adenbukta, men var konsekvent på at de vurderte trusselbildet for hvert av seilas de gjorde. Av de områdene som ble mest overvåket, var Adenbukta blant en av områdene som hadde høyest trusselnivå.

Ifølge DNK er trusselen utenfor Somalia knyttet til pirateri. I 2017 opplevde DNK at pirateri begynte å ta seg opp igjen etter mange år med stillestand; «... *slik som vi ser det, så prådder de litt og ser om de får det til nå som marinestyrkene trekker seg litt tilbake.*» (Informanten fra DNK). Flere skip har blitt tatt nært land og dette har skapt en kjedereaksjon. Det som er urovekkende er at skip som har seilt langt fra land også har blitt utsatt for pirateri; «... *nå i år har vi hatt et fartøy som er, som ble angrepet hele 300 nautiske mil fra land, og det er langt til havs.*» (Informanten fra DNK). Hendelsen skjedde i hovedåren hvor fartøy

⁵ Fribord er høyden av skipets side over vannet (Store norske leksikon, 2018).

normalt går; «... så der ser vi bare en bekreftelse på at nettverkene er der, de har kapasiteter, og de venter egentlig bare på at muligheten byr seg da.» (Informanten fra DNK).

I rapportene til DNK virker det tilsynelatende som at pirateri har holdt seg *stabilt på moderat* de siste månedene (DNK, 2018a; DNK, 2018b; DNK, 2018c; DNK, 2018d).

Truslene er spesielt knyttet til en kombinasjon av narkotikahandel, våpensmugling, menneskesmugling, ulovlig fiske, pirateri og kidnapping. Den store tilstedeværelsen av marine styrker, kombinert med væpnede vakter om bord under seilaser i trusselområder, har bidratt til at pirater har hatt utfordringer med å gjennomføre angrep. Nå som marine styrker har valgt å trekke seg ut er det mer «... *den psykologiske effekten av det, for de vet at NATO har trukket seg ut, de vet at EU tenner på lampene, og da skaper det en psykologisk forventning; at ja men da er det sikrere for oss og gjennomføre angrep da!*» (Inf. DNK). Det uttrykkes sterk bekymring over at marinestyrkene har trukket seg tilbake, siden de har operert som politi på havet.

4.1.3 Trusselvurdering av Jemen og Rødehavet

I Rødehavet er trusselen knyttet til borgerkrigen i Jemen. Her er det ifølge informanten til DNK en økende fare for seilende skip; «... *fare for at handelsfartøy skal bli rammet er økende, fordi houthier, som er en av partene i Jemen, er under sterkt press, som gjør at de i en desperat situasjon kan finne på å slå til mot handelsfartøy.*» Området er av stor bekymring siden opprørerne har slått til mot handelsfartøy tidligere, dette var dog mot et Saudi-Arabisk fartøy.

Selv om Jemen ligger i tilknytning til Adenbukta, kan det likevel tyde på at rederiene opplever et høyere trusselnivå her enn i Adenbukta. Som vi ser i figur 3, kan det se ut til at respondentene opplever trusselnivået til å ligge mellom moderat og høy. Det bemerkes at standardavviket er på 1,335 noe som kan gi uttrykk for at det er en variasjon i oppfattelsen hos respondentene. Det kan i likhet med vurderingen av Adenbukta virke som trusselnivået av området henger til dels sammen med hvilket skipssegment medlemsrederiene opererer innenfor.

Det er veldig vanskelig å beskytte seg mot borgerkrig, fortalte informanten fra Rederi A. I Jemen og området rundt har det blitt viktig å monitorere hva andre rederier gjør og holde seg mest mulig oppdatert på trusselbildet. «... *men det er egentlig den samme trusselvurderingen som gjelder der, som gjelder i resten av Aden og Rødehavet ...*» (Inf. A). Rederi A opererer med væpnede vakter i dette området, og går ikke inn til Jemen fordi det er et helt annet risikobilde der. Informant fra Rederi B mente at selv om det er en borgerkrig som

herjer der var ikke trusselnivået spesielt høyt. Han tilføyde at han ikke trodde houtine ville prøve å angripe verken engelsk, tyske eller norske skip. Det ville bare ha skapt problemer for Jemen, dersom de skulle gått til angrep på andre utenlandske skip. Informanten fra Rederi C fortalte at de ikke seilte i dette området og vurderte dermed ikke området.

I rapporten fra DNK fra januar skilles det mellom to ulike trusselsituasjoner, *opprør og terrorisme* (DNK, 2018a). Trusselnivået for opprør ble gradert til moderat med en stabil prognose. I februar endret trusselbildet seg til moderat med en økende prognose, og slik har det holdt seg i både mars og april (DNK, 2018b; DNK, 2018c; DNK, 2018d). Trusselbildet i Jemen ser ut til å ha en sammenheng med de interne forholdene i landet, og er preget av mye interne opptøyer. I desember i fjor ble tidligere president og leder av Houthi-Saleh alliansen, Ali Abdullah Saleh drept, og man var redd for hvordan dette ville utvikle seg (DNK, 2018a). Ifølge rapporten til DNK var dette et stort slag for den *saudi-ledede koalisjonen*, i deres mål om en fredelig forhandling (DNK). En annen trusselsituasjon er terrorisme. I rapporten fra januar ble trusselnivået for terrorisme satt til moderat med en stabil prognose, og slik har det holdt seg i februar, mars og april (DNK, 2018a; DNK, 2018b; DNK, 2018c; DNK, 2018d). Rapporten fra februar presenterer at terrorgruppen Al Qaida fremdeles opererer i sør/øst Jemen, og de har bevist at de evner å gjennomføre angrep med IED (Improvised explosive device) og missil/raketter på land (DNK, 2018b).

4.1.4 Trusselvurdering av Sørøst-Asia

Informanten fra Rederi A kategoriserte trusselnivået i Sørøst-Asia som lav, men ustabil. De har valgt å dirigere skipene deres med lavt fribord og lav fart, til å gå øst for Filippinene. De skipene som foreløpig går igjennom området, har Rederi A sagt at høy fart er tilstrekkelig. Selv om det ikke har vært bording av samme skip som rederiet seiler med, har de valgt å gjennomføre mange av tiltakene som BMP4⁶ oppfordrer til. Det virker som om det er en lik oppfattelse også hos de andre rederiene. Informanten fra Rederi B kunne fortelle på samme spørsmål at: «... *vi reiser nesten aldri igjennom det området der, og nesten alle de som har blitt tatt der, har jo vært barges, tugboats og små skip. Men det er klart vi har folk der nede, men vi har ikke følt at det har vært veldig kritisk for oss.*» Informanten fra Rederi C vurderte ikke trusselnivået her i henhold til trusselnivåene til DNK.

⁶ Best Management Practice for Protection against Somalia Based Piracy, er en brasjestandard for maritime fartøy som opererer i høyrisikoområder (BMP4, 2011). Det kommer med retningslinjer som skal forhindre at skip blir utsatt for piratvirksomhet (BMP4, 2011).

Som figur 3 viser, opplever respondentene at området rundt Sør-øst Asia ligger mellom lav og moderat med et standardavvik på 0,59. Ifølge rapportene til DNK dreier mye av trusselsituasjonen i Sørøst-Asia seg om ran av skip (DNK, 2018a; DNK, 2018b; DNK, 2018c; DNK, 2018d). Målet med angrepene er som regel å ta skipets last, penger eller personlige verdisaker. Dette er gjerne piratangrep som skjer i området rundt Singaporestredet og Malakkastredet, (og det er antakelig en trend som er å se fremover.). DNK har gradert trusselnivået i januar til å være moderat med en stabil prognose (DNK, 2018a). Slik har det gjennomgående holdt seg i både februar, mars og april (DNK, 2018b; DNK, 2018c; DNK, 2018d). Under intervjuet fortalte informanten fra DNK at det er en økende trend i trusselbildet rundt Singaporestredet og Malakkastredet; «... *Vi hadde angrep mot seilende fartøy da, som er i bevegelse.*» I hovedsak tar de last og små gjenstander, men bekymringen ligger i hovedsak på at de går om bord i et fartøy i bevegelse.

En annen trussel som fremkommer i rapportene om Sørøst-Asia er terrorisme. I januar ble trusselnivået for terrorisme i Zulu/Celebhavet satt til moderat med en økende prognose (DNK, 2018a). Fra februar til april har prognosen gått fra økende til moderat stabil (DNK, 2018b; DNK, 2018c; DNK, 2018d). Det er i hovedsak Abu Sayyaf-gruppen som står bak angrepene i dette området. Ifølge informanten fra DNK opplever man etter et halvt års pause; «... *ser vi at de nå er i gang igjen!*» (Informanten fra DNK). Abu Sayyaf-gruppen har den siste tiden vært under sterkt press, de er pengeløse og får primært penger igjennom kidnappingsoperasjoner.

4.1.5 Trusselvurdering av Libya

For to år siden opplevde Rederi B å måtte bistå å plukke opp flyktninger fra Libya. Slik det er å forstå informantene er det en litt annen form for trussel. Informanten fra Rederi B kunne fortelle at det som foregår i landet er av en militær karakter. Han fortalte at rederiet følger de retningslinjene som er blitt gitt om å holde seg til babord side på vei opp, og styrbord side når man skal hjem. Ifølge informanten fra Rederi A er det et veldig sammensatt bilde, hvor det er mye utvikling for tiden både med terrororganisasjonen IS⁷ og flyktninger. Det er en veldig dynamisk situasjon, og om rederiet får last dit, skal besetningen kontakte security avdelingen og rådføre seg. Likevel understreker informanten at det har vært få laster til Libya de tre siste årene. Informanten fra Rederi C fortalte at de ikke seilte i området og av den grunn ikke vurderte trusselbildet der.

⁷ Terrorgruppen *Den Islamske Stat*

Som vist i figur 3. kan det tyde på at respondentene opplever trusselnivået i Libya som moderate, da den skårer 1,90 på grafen med et standardavvik på 1,46. Det kan bemerkes at Libya er det området som har høyest standardavvik, og det kan tyde på at det er en større variasjon blant respondentenes oppfattelse av området. Ifølge rapportene til DNK er trusselbildet knyttet til interne forhold i landet (DNK, 2018a; DNK, 2018b; DNK, 2018c; DNK, 2018d). Situasjonen i Libya er mye preget av konflikter innad i landet, som virker indirekte inn på den maritime næringen. Trusselnivået i januar ble satt til moderat med en nedgående prognose og holdt seg slik ut februar (DNK, 2018a; DNK, 2018b). I mars og april ble det rapportert at trusselnivået var moderat med en stabil prognose (DNK, 2018c; DNK, 2018d). Trusselsituasjonen er særs flyktig og avhengig av lokale forhold. I desember 2017 ble ordføreren i Misrata, Mohammed Eshtewi, drept og man var redd for at dette ville medføre til en eskalering i Libya-konflikten (DNK, 2018a).

4.1.6 Trusselvurdering av Guineabukta

På spørsmålet om hvordan DNK opplevde trusselområdene kunne informanten fra DNK fortelle at Guineabukta er et område som holder seg *stabilt ille*. I 2017 ble mennesker tatt for løsepenger, og det har holdt seg slik gjennom hele året, og er fremdeles et problem. Det forekommer hendelser ukentlig, de går på alt som seiler og alle typer fartøy; «... *der venter vi bare på at en av våre fartøy skal bli rammet, og vi hadde jo et tilfelle i høst, men gikk bra da.*» (Inf. DNK).

Ut fra det informantene kunne si om Guineabukta og området, kunne det virke som om trusselbildet er veldig forskjellig ut fra hvilke skipssegment rederiene opererer innenfor. Informanten fra Rederi B kunne fortelle at de ikke opplevde området som veldig farlig, da de transitterer langt fra land. Likevel så de at det hadde vært utfordrende for andre rederi å operere i dette området, spesielt innenfor offshore segmentet og tankskip. Informanten fra Rederi C fortalte at for deres skip var Guineabukta av det området de fulgte mest på og han opplevde trusselnivået som ganske høyt.

Informanten fra Rederiet A opplevde trusselnivået såpass høyt at det var nødvendig med enten vakter eller eskortebåter. Nigerianske myndigheter tillater ikke å bruk av internasjonale vakter, og ved behov for vakter må skipene bruke syv nigerianske vakter. For rederiet ble dette ofte utfordrende både for flåtekapasiteten og sertifikater, hvor det står spesifikt hvor mange som er tillatt om bord. Derfor, som de fleste andre rederiene, arrangerer de eskortebåter. Dette kommer selvfølgelig an på trusselnivået, hvor de skal og været.

Som figur 3 viser overfor, kan det tyde på at respondentene opplever trusselnivået i Guineabukta og omegn til å være relativt høyt, da grafen viser et resultat på 2,69 med et standardavvik på 1,173. Det kan tenkes at gjennomsnittet ligger mellom moderat og høy, men med mest helling mot et høyt trusselnivå. Det er også å bemerkes at det er en spredning i standardavviket, og gir dermed en indikasjon på at det er en *meningsforskjell* mellom respondentene.

Ifølge rapportene til DNK fra januar, februar, mars og april viser at trusselnivået i de ulike områdene i Vest-Afrika har variert. I januar ble trusselnivået for opprør i Nigerdeltaet og piratvirksomhet inn og ut av Lagos kategorisert til lav med en stabil prognose. Det ble holdt på samme nivå fra januar til april. Trusselnivået ut og inn fra Cotonou ble i mars og april satt til moderat med en stabil prognose grunnet piratvirksomhet. Men *inn og ut av Nigerdeltaet* har holdt seg på høyt gjennomgående fra januar til april, hvor trusselen har gjeldt pirateri (DNK, 2018a; DNK, 2018b; DNK, 2018c; DNK, 2018d). I rapportene fra DNK virker det som trusselen i Guineabukta tilsynelatende gjelder pirateri der besetningen blir kidnappet for løsepenger (DNK, 2018a; DNK, 2018b; DNK, 2018c; DNK, 2018d). Det har vært flere tilfeller av angrep mot handelsfartøy i området, og det viser imidlertid til at piratene ikke begrenser seg til et skipsegment. Selv skip med høyt fribord og høy fart viser seg å være mål for angrep. Tidligere har pirateri forekommet nærmere land, men det kan virke som piratene velger å bevege seg lengre ut fra land. Det har blant annet blitt rapportert inn bruk av morfartøy av nigerianske pirater. Disse fartøyene er mest trolig ment til å støtte andre båter med drivstoff, mat og drikke, i tillegg til å assistere i og identifisere mål å angripe.

4.1.7 Trusler og angrep mot norske skip i trusselområder

Selv om ingen av rederiene har vært utsatt for svært alvorlig hendelser, har flere av informantene opplevd at skipene deres har vært utsatt for skuddvekslinger og andre trusler: «... vi har hatt noen småbåter som har nærmet seg, altså en *suspicious approach* i kategorien *der*.» (Inf. A). Informanten fra Rederi B kunne fortelle at for en tid tilbake siden var besetningen veldig ukomfortable om bord, fordi det var en del av skipene som ble beskytt på i Adenbukta.

En annen trussel som går igjen hos rederiene er strømmen av flyktninger, der det ene rederiet har tatt opp nesten 400 flyktninger til sammen. Det største problemet Rederi B har stått overfor de senere årene er fripassasjerer i Europa, spesielt fra Sverige, Tyskland og Belgia. Dette var, og er fremdeles et kjempestort problem for selskapet. For eksempel kan

skipene til Rederi B laste så mye som 8500 biler, og da er det vanskelig å kontrollere skipet 100 prosent før de forlater havn.

Ifølge Rederi B er det en utfordring med dagens apper da de tillater å spore skipene deres; «*de har jo hatt full kontroll på skipet, hvor det kommer fra, hvor det skal, også videre, hvilken last den skal ha.*» Det kan ofte oppstå voldelige situasjoner når fripassasjerene oppdager at skipet ikke seiler dit de vil: «*For det første vil de sikkert ikke dit du skal, også er de sannsynligvis ikke fra samme nasjonaliteter og religioner, så de er ikke kompiser med hverandre heller. Så her har vi innført ganske strenge rutiner på hvordan vi skal håndtere slike typer saker. De får ikke lov å ta med bagasje, den må de legge igjen i båten. De må tømme lommene sine, og sånn der.*» (Inf. B).

På spørsmålet til DNK om det hadde vært noen intenderte hendelser, eller forsøk på kidnapping, pirateri eller annen form for intenderte handlinger det siste året, kunne informanten si; «*... Husker ikke i farta hvor mange det var i 2017, men det var tilfeller hvor det var pirater om bord, det er nok flere hvor de har gjort forsøk, men har gitt opp. Men et tilfelle utenfor Nigeria, og de var om bord i fartøyet og mannskapet låste seg inn i sikringsrommet eller citadelen.*» (Inf. DNK). Det var en uavklart situasjon, som pågikk i over et døgn.

4.1.8 Oppsummering

For å oppsummere områdene, viser tabell 4 nedenfor hvordan informantene fra rederiene, respondentene fra spørreundersøkelsen og DNK har vurdert de ulike områdene. Det kan bemerkes at ikke alle områdene ble vurdert av rederiene, da de ikke seilte i disse farvannene.

Tabell 4. En oversikt over trusselvurderingen gjort av medlemsrederiene og DNK.

Her betyr 1=lav, 2=moderat, 3=høy, 4=kritisk.

Trusselområder	Intervju med rederi			Spørreundersøkelsen	DNK
	A	B	C		
Adenbukta	3	1	3	1,98	2
Guineabukta	3	1	3	2,69	3
Jemen	3	1	-	2,46	2
Libya	-	-	-	1,89	2
Sørøst-Asia	1	-	-	1,61	2

En oppsummering av funnene viser at det er en tilnærmet lik trusseloppfattelse mellom DNK og respondentene i spørreundersøkelsen av Adenbukta, Libya og til dels

Guineabukta. Det fremkommer forskjeller mellom respondentene fra undersøkelsen, informantene og DNK i vurderingen av Jemen, Sørøst-Asia, Adenbukta og Guineabukta. Det kan tyde på at vurderingen av trusselnivået har en sammenheng med skipssegmentene rederiene opererer innenfor.

4.2 (F2) Trusselproduktene til DNK

Forskningsspørsmålet (F2) lyder som følgende: *Hvilke faktorer påvirker norske rederiers vurdering av DNK sine trusselvurderinger?* For å kunne undersøke om medlemsrederiene opplevde trusselvurderingene til DNK pålitelige, ble det i intervjuguiden og spørreundersøkelsen vektlagt å stille spørsmål direkte tilknyttet DNK sine trusselvurderinger. På DNK sin side ble informanten stilt spørsmål angående hvordan de lager trusselvurderingene og hvordan informanten opplevde medlemsrederienes respons på trusselvurderingene. Spørsmålene ble stilt med bakgrunn i teorier på risikokommunikasjon.

4.2.1 Norske rederiers vurdering av trusselproduktene til DNK

Det er en felles oppfatning blant rederiene om at trusselproduktene til DNK er gode produkter. På spørsmålet om hvordan rederiet oppfattet trusselvurderingen til DNK, opplevde informanten fra Rederi B dem som veldig gode, spesielt med tanke på at de har hentet inn kompetanse fra etterretningsbransjen i Forsvaret. Informanten fra Rederi A meddelte at DNK: «.. har raskt blitt en av verdens beste på trusselvurderinger, ved hjelp av økte ressurser til security delen eller beredskapsavdelingen.» Informant A mente DNK yter bedre nå, enn de gjorde for halvannet år siden: «... De tar målet av seg til å være blant de beste, og det gir medlemmene stor sikkerhet, en forbedret sikkerhet.» (Informant fra Rederi A). Informanten fra Rederi C opplevde også at trusselproduktene fra DNK var gode. Han påpekte at trusselvurderingene til DNK kun var en indikator i endringen av risikobildet, og derfor ble vurderingene kun en del av risikovurderingen. Ved spesielle hendelser har Rederi C direkte kontaktet DNK for å få deres vurderinger av området.

Trusselvurderingene baserer seg på å bruke samme terminologi som i militær etterretning. Flere av informantene fra rederiene var kjent med terminologien, siden de også hadde bakgrunn fra Forsvaret. Informanten fra Rederi A la til at DNK er veldig konsistente i utformingen, og bruker fargeindeks til å kategorisere trusselnivået; «... farge betyr mer enn masse tekst.» (Informant B). I trusselvurderingen til DNK opererer de med en gradering fra en til fire. Informantene fra Rederi B uttrykte at det var bra, fordi en gradering på tre nivåer var for lite. Det var bedre å ha fire nivåer, da fikk man en bedre indikator på om trusselnivået var

stigende eller fallende. Informanten fra Rederi A uttrykte at trusselvurderingen var mer forståelig for mennesker som engasjerte seg i dem.

På spørsmålet om de opplevde at DNK ga et troverdig bilde av trusselbildet, var det en enighet mellom rederiene. De er klar over at etterretningsinformasjon kan være varierende; *«Det er selvfølgelig en grad av usikkerhet enkelte ganger, fordi etterretningsmiljøer er jo tross alt etterretningsmiljøer, de har jo ikke vært tilstede. De baserer seg på rykter og rapporter, og informasjon de kan få tak i. Så at det vil alltid være en viss usikkerhet med etterretningsinformasjon.»* (Informant A).

Tabell 5. Deskriptiv statistikk viser fordeling på spørsmål knyttet til DNK sine trusselvurderinger.

Tillit til trusselvurderingene	Mean	SD	N
<i>DNK_pålitelig</i>	5,10	0,85	39
<i>DNK_beslutningsgrunlag</i>	5,08	0,93	39
<i>DNK_oppdatert_bilde</i>	5,05	0,92	39
<i>DNK_uklare_terminologi</i>	1,79	1,105	39
<i>DNK_uklare_modeller</i>	1,64	1,135	39
<i>DNK_tilstrekkelig_informasjon</i>	4,69	1,04	39

For å kartlegge hvordan medlemsrederiene opplevde trusselvurderingen til DNK, ble det stilt spørsmål direkte tilknyttet trusselvurderingene. Spørsmålene ble målt på likert-skala som gikk fra *aldri* til *alltid*, som ble beskrevet i metodekapittelet. Funnene fra tabell 5 viser at medlemsrederiene opplever trusselvurderingene som troverdig, det er tillit til beslutningsgrunnlaget i vurderingene og at trusselvurderingene gir oppdaterte bilder. Videre opplever respondentene DNK som klare i utforming av trusselvurderinger, da respondentene har skåret lavt på om DNK bruker uklare modeller og begreper. Disse to spørsmålene er stilt slik at desto lavere variabelen skårer, desto mer forståelig er vurderingene. Det kan bemerkes at det er et standardavvik hos disse to variablene, og det kan tenkes at det er en variasjon i oppfattelsen hos respondentene. Det er til slutt å tilføye at trusselvurderingene gir tilstrekkelig med informasjon, siden tabellen viser at respondentene vurderer det som høyt. Det kan kommenteres at det er et merkbart standardavvik.

Som en slutning fra spørsmålene stilt vedrørende DNK sine trusselprodukter, kan det indikere at respondentene opplever vurderingene som svært troverdig. Det kan kommenteres at ikke alle spørsmålene skårer like høyt på tabellen, men at trusselproduktene jevnt over oppfattes som pålitelige.

4.2.2 Kommunisere trusselbildet

I utarbeidelse av trusselvurderingene forteller informanten fra DNK at den første prioriteten er hva de ønsker å se på, hvilket område som har størst potensial for uønskede hendelser og hva problemet er; «... *altså vi definerer et prioritert etterretningsbehov.*» (Inf. DNK). For å besvare problemstillingen, ser de etter hvilken type informasjon de trenger for å besvare problemstillingen. Når de vet informasjonsbehov, går de ut og finner leverandører som kan levere tjenesten. De bruker alltid minst to ulike selskaper, slik at de kan sammenligne produktene. Dette sammenligner de så videre opp mot deres generelle grunnforståelse av området.

Videre forteller informanten fra DNK at hvis Somalia er området som skal vurderes, vil det være naturlig å se på hvordan Somalia fungerer, hva de økonomiske forholdene er i landet, arbeidsledighet og andre forhold som påvirker mennesker til å bli en del av et piratnettverk; «... *Da blander vi ny informasjon med den grunnforståelsen vi har av landet. Og da ender vi da med en trusselvurdering ...*» (Inf. DNK). DNK deler inn trusselnivået etter kategoriene; lav, moderat, høy og kritisk. Dette er samme inndeling som både NATO, PST⁸ og E-tjenesten⁹ bruker.

DNK sin største utfordring er; «... *der vi vet at vi ikke treffer beslutningstaker, er på en måte i dialogen. Det vi gjerne kaller etterretningsdialogen hvor vi prøver å kommunisere ...*» (Informanten fra DNK). DNK bruker lang tid på å kommunisere trusselbildet ut til sine medlemmer og samtidig prøve å sørge for at trusselen forstås likt; «... *Noen triks i boken er å ha et felles begrepsapparat.*» (Inf. DNK). Selv om det finnes ulike måter å inndele trusselnivået, har DNK bevisst valgt å forholde seg til en norsk inndeling siden de er et norsk selskap. De kommuniserer tydelig i alle trusselvurderingene betydningen av inndelingen. I tillegg inviterer DNK sine medlemmer på besøk, slik at de kan undervise dem og danne et felles begrepsapparat. Dette blir også uttrykt når de kjøper inn produkter fra andre leverandører. Betingelsen er at de skal bruke samme inndeling; «... *så over tid tenker jeg at dette vil bidra til økt trusselforståelse.*» (Inf. DNK).

Informanten fra DNK har en lang karriere fra Forsvarets etterretning, og der vet de fra forskning at etterretningsfeil oppstår i dialogen mellom beslutningstaker og de som produserer etterretning. Informanten fra DNK forteller videre at; «... *så det var noe jeg hadde med meg som sånn en "key finding".*» Dette tok informanten med seg i arbeidet hos DNK, og

⁸ Politiets Sikkerhetstjeneste

⁹ Etterretningstjenesten i Forsvaret

de har blitt veldig bevisste at alle i selskapet skal være samstemte når de snakker med medlemmene.

Informanten fra DNK opplever også utfordringer ved å formidle informasjonen til de riktige aktørene i rederiene. Informasjonen skal igjennom mange ledd, så dette kan skape utfordringer for formidlingen. På spørsmålet om det ville vært enklere å direkte snakke med kapteinen av fartøyet fortalte informanten at; «... at det er en tøffere mur å komme igjennom, i hvert fall for oss som forsikringsselskap.» (Inf. DNK). Det er ikke unaturlig at kapteiner baserer seg på at «de verken ser, lukter eller hører noen smell» (Inf. DNK), og da når et forsikringsselskap kommer med trusselvurderinger kan kapteinene bli skeptiske. Kapteinen vil normalt ha en helt annen tilnærming til området enn det DNK har. DNK er mer fremtidsrettet; «... derfor er det viktig for oss at våre trusselprodukter er fremtidsrettet og ikke historie. Hvis det er noen som skjer her og nå, eller har skjedd, så er det ikke så relevant.» (Informanten fra DNK). Det å ligge i forkant er hovedessensen i etterretning; «... Det er jo å fortelle hva som sannsynligvis vil komme rundt neste sving, for da gir du beslutningsstøtte, da kan noen bruke det til noe.» (Inf. DNK).

En annen utfordring viser at flere av medlemmene ikke klarer å skille forskjellen på trussel og risiko; «Når vi sier trussel er det en vurdering av aktørens kapasiteter, intensjoner og gjerne muligheter (...) men for at det skal være en betydning for medlemmene da må vi koble dette inn i en risikomodell.» (Informanten fra DNK). Det DNK opplever er at medlemmene blander begrepene. DNK er ikke i posisjon til å gi risikovurderinger, det må rederiene gjøre selv; «... de eier risikoen, og de kan velge å ta risikoen, men mens trusselbiten eller etterretningen er beslutningsstøtte.» (Informanten fra DNK). I særskilte tilfeller kan de gi råd, men understreker at de er veldig forsiktig og veldig klar overfor sine medlemmer på hvilken rolle de har. Ifølge informanten fra DNK står rederier overfor flere risikoelementer, som eksempelvis den finansielle risikoen, hvor rederier i noen tilfeller må nedprioritere sikkerhetsrisikoen til fordel for den finansielle risikoen.

4.3 (F4) Beslutning og sikkerhet

Forskningsspørsmålet (F3) lyder påfølgende: *Hvordan organiseres beslutninger i norske rederier om seilaser i trusselområder?*

- Hvem i rederiet deltar i beslutning om å seile i trusselområder?
- Hvordan innvirker forholdet mellom økonomi og sikkerhet i beslutningen?
- Hvordan innvirker bruk av flere etterretningstjenester i beslutningen?

For å besvare forskningsspørsmålet ble medlemsrederiene stilt spørsmål angående organiseringen av beslutninger og hvem som tok den avgjørende beslutningen i rederiet. I spørreundersøkelsen ble det i tillegg stilt spørsmål om forhold som kunne innvirket på beslutningsprosessen, som eksempelvis økonomi og sikkerhet og bruk av flere etterretningstjenester.

4.3.1 Beslutninger om å seile i trusselområder

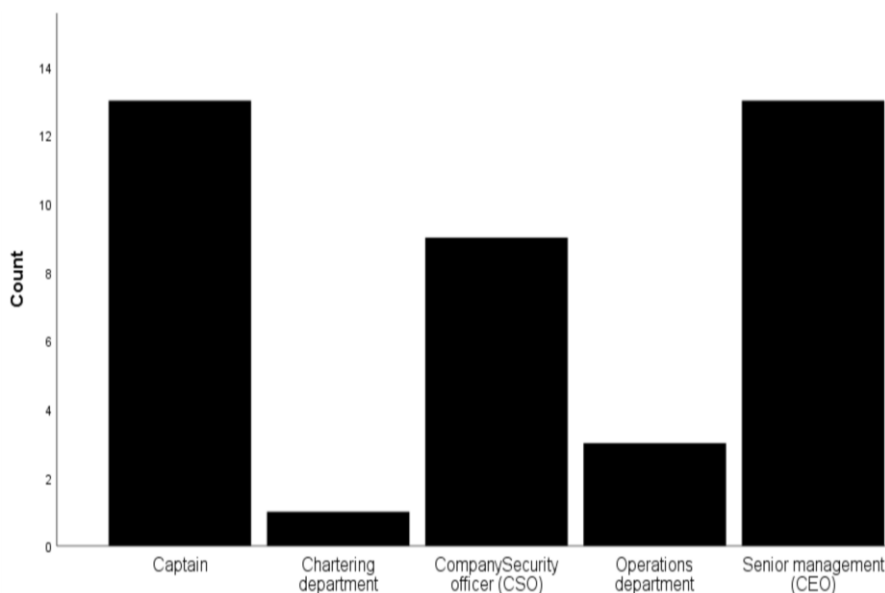
Avgjørelser vedrørende å reise inn i trusselområder fattes ulikt hos rederiene. For Rederi C må de tilnærme seg trusselbildet litt annerledes fra de andre rederiene, ettersom rederiet kan ha stasjonerte anlegg liggende på samme plass i opptil 20 år. Når det gjelder stasjonierende oppdrag, så er det en lengre prosjektfase, og da blir det til syvende og sist opp til styret selv å avgjøre om de skal investere. Av de seilende skipene til Rederi C, blir det først gjort en vurdering av Company Security Officier (CSO) når de får tildelt et oppdrag. Likevel har kapteinen et særskilt ansvar for å vurdere seilingsruten eller destinasjonen om det innebærer en høy risiko.

Rederi B opererer med faste ruter rundt hele verden: *«... Så lenge det ikke er et veldig høyt trusselbilde, så er det ikke slik at vi sitter og diskuterer om vi skal gå gjennom det indiske hav eller ikke.»* (Informant fra Rederi B). Det vil være en helt annen sak om skipet har problemer; *«... da gjør vi en risk assessment, og da setter vi kanskje på vakter (...) det er veldig adhoc, det er ikke noe som skjer regulert.»* (Informanten fra Rederi B). Det er CSOene som har all dialog med skipene, og om trusselbildet skulle eskalere går det videre opp til informanten B.

Ifølge informanten for Rederi A ble beslutningene tatt på bakgrunn av hans rådgivning; *«... litt avhengig av hvor farlig det er, hvor høyt vi ønsker å løfte det, men det kan være helt opp til styre og eier. Så jeg har kvartalsvis oppdateringer av styret på sikkerhetssituasjonen ...»* (Informanten fra Rederi A). Den endelige beslutningen blir tatt av eieren.

På etterretningssiden er DNK alltid bærende av dårlige nyheter; *«... og hvis ikke ledelsen skjønner da det at det er en verdifull betraktning å ha med seg i hvert fall, så er det ikke ukjent for å bli skjøvet ut i kulden.»* (informant fra DNK). DNK bruker derfor litt tid på å bygge opp CSOer, slik at de kan bli trygge i sin rolle; *«... CSOene har forskjellig anseelse i selskapene, bevisst eller ubevisst.»* Dette gir utslag i hvordan avgjørelser tas i selskapet. Mens noen CSOer har høy anseelse, og kan ha fullmakt til å beslutte å ikke seile i spesifikke

områder; «... vi ser andre CSOer som er litt på andre siden av skalaen hvor de på en måte har liten, ikke liten egentlig, men mindre anseelse i selskapet.»



Figur 4. Stolpediagram over hvem som tar den avgjørende beslutningen i rederiet.

Figur 4. gir en indikasjon på at det er ulikt hvem som tar avgjørelser i trusselområder. Det virker som det er gjennomgående enten kapteinen (33,3%), CSO (23,1%) eller CEO (33,3%) som tar den avgjørende beslutningen om å seile inn i trusselområder. For å gi et bilde av hvor viktig de ulike rollene var i beslutningsprosessen, ble respondentene spurt om betydningen av de ulike rollene som vises i tabell 6 nedenfor.

Tabell 6. Svarfordelingen på i hvor stor grad de ulike rollene er involvert i beslutningsprosessen.

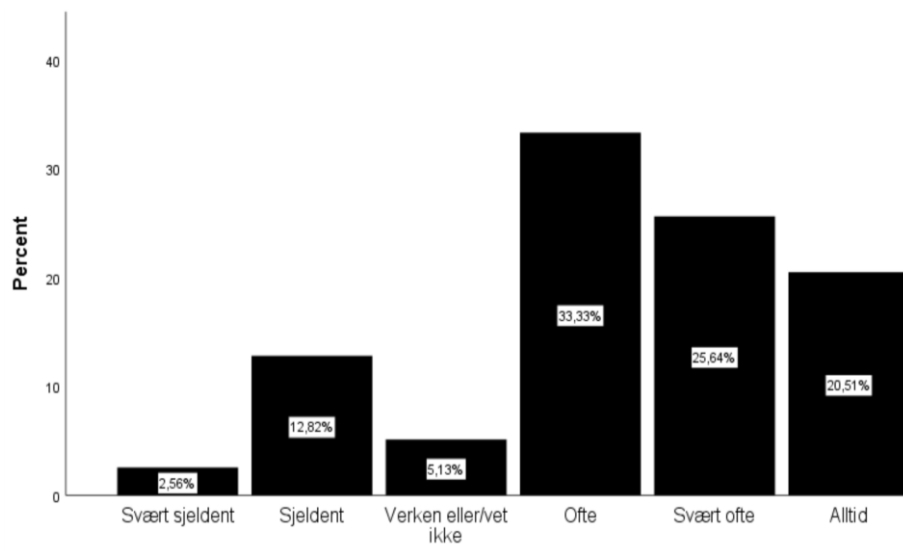
Beslutningstaking	Mean	SD	N
<i>Captain</i>	4,23	1,842	39
<i>Senior management (CEO)</i>	4,44	1,429	39
<i>Company security officer (CSO)</i>	5,67	0,838	39
<i>Operation department</i>	5,03	1,386	39
<i>Chartering department</i>	4,56	1,667	39

Som en oppsummering av tabell 6 overfor, ser det tilsynelatende ut til at CSO og Operation department har den største innflytelsen på avgjørelser. Likevel skårer også de andre variablene høyt på tabellen, og det virker tilsynelatende til at veldig mange ulike stillinger i selskapet er med i avgjørelsen om å seile i trusselområder. Det kan like fullt kommenteres at flere av variablene har et noe høyt standardavvik og det kan dermed forventes at det er noe spredning i oppfatningen blant respondentene. Standardavviket blant *Chartering department*

og *kapteinen* skiller seg betydelig ut, og det kan dermed forventes at det er en variasjon i oppfattelsen hos respondentene.

4.3.2 Bruk av flere etterretningstjenester

Det fremkom under intervjuet med DNK at de brukte flere kilder for å vurdere trusselnivået i et område. Dette ønsket jeg å kartlegge hos medlemsrederiene også. Tanken bak spørsmålet var å knytte dette opp mot sikkerhet og hvordan rederiene tar beslutning på bakgrunn av flere vurderinger av ulike kilder.



Figur 5. En prosentfordeling over bruken av flere etterretningstjenester hos norske rederi.

Det ble i spørreundersøkelsen spurt i hvilken grad respondentene brukte ulike trusselvurderinger i vurderingen av trusselområder. Det kan i stor grad virke som om rederiene bruker flere etterretningstjenester når de vurderer trusselområder. De fleste av respondentene mente de ofte (33,3%), svært ofte (25,6%) eller alltid (20,5%) brukte flere etterretningstjenester. Dette gir et bilde av at det er vanlig å bruke flere etterretningstjenester når 79,4 % av respondentene i større grad bruker flere etterretningstjenester. Svaralternativ *aldri* er ikke med i modellen, siden ingen har svart det. Til forskjell er det 18% som *sjeldent* eller *svært sjeldent* bruker flere etterretningstjenester i vurderingen av trusselbildet, mens 15,3% bruker ikke trusselprodukter eller vet ikke om de bruker flere etterretningstjenester.

Slik det fremkommer fra intervjuene virker det som naturlig å bruke flere etterretningstjenester for å bedømme trusselnivået i et område. Ifølge informanten fra Rederi A brukte de to til tre informasjonskilder for å kunne sammenligne de ulike svarene. For å ta gode avgjørelser forteller informanten fra Rederi A at selskapet har lagd et kontaktnett bestående av flere aktører som tilbyr etterretningsinformasjon. Dette fordi de ulike etterretningstjenestene gjerne belyser sakene fra ulike synspunkter. Det gir muligheten til å ha

en oversikt over hva de ulike miljøene mener, og samtidig ikke kun forholde seg til en kilde. Informanten fra Rederi B fortalte at de hentet informasjon fra flere kilder som amerikanske kilder, EU og andre kilder. Av den informasjonen de innhentet lagde de selv vurderinger av de spesifikke områdene de opererte i. Hos informanten fra Rederi C brukte de alltid to til tre forskjellige kilder for å sammenligne informasjonen. Dette sammenlignet de gjerne med lokale kontorer eller lokale kilder som utenriktjenesten. Med det ble DNK bare en av mange aktører som leverte informasjon til selskapet.

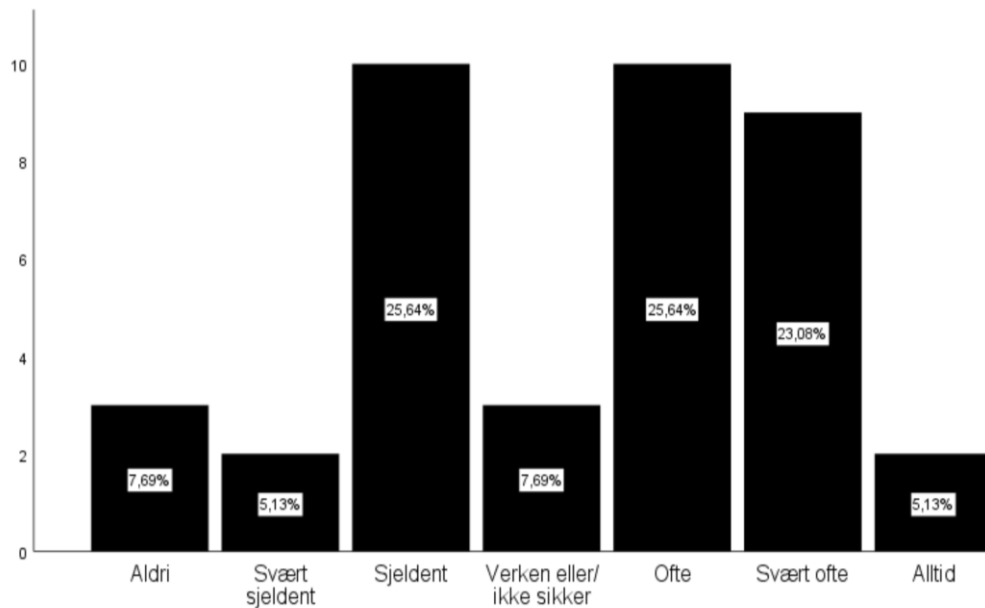
4.3.3 Forholdet mellom sikkerhet og økonomi

Det fremkommer fra intervjuene at det er et stort fokus på sikkerhet under operasjoner. Alle informantene var kjent med BMP4, som ble mye brukt under seilaser i trusselområder. Hensikten med BMP4 er å forebygge at skip blir angrepet av pirater i høyrisikoområder og kommer dermed med retningslinjer for å forhindre dette (BMP4, 2011). Informanten fra Rederi A kunne meddele at de forholder seg til BMP4 i alle security sammenhenger, og de bruker den *world wide*. Rederiet A gjennomførte i tillegg risk assessments når de skulle vurdere trusselvurderinger gitt av blant annet DNK og andre etterretningstjenester.

Informanten fra Rederi B kunne fortelle at de hadde gjennomført flere av tiltakene som BMP4 anbefaler, blant annet med å installere flere kamera om bord på skipene. I tillegg har de gjort noen lokale tilpasninger på bakgrunn av skipets beskafning. De opererte også med egne retningslinjer for ulike områder, som periodevis ble revidert.

Ifølge informanten fra Rederi C opererte de med en kontinuerlig overvåking av hele verden. Dette gjorde at de til enhver tid hadde opplysninger om de ulike områdene de opererte i. Dersom trusselbildet endret seg, gjorde de nye vurderinger av risikoen og påfølgende tiltak blir gjennomført. De får informasjon om politikk, maritime trusselvurderinger på havner og områder, i tillegg til en cyberovertvåking. Selv om de brukte BMP4 prøvde de å ha mer fokus på en risikobasert tilnærming til områdene de opererte i. De brukte retningslinjene i BMP4 som en del av tiltakspakken, men de hadde heller prøvd å lage et selskapssystem der de hadde ulike sikringsnivå som ivaretar både ISPS¹⁰ og BMP4.

¹⁰ International Ship and Port Facility Security Code



Figur 6. Stolpediagram over forholdet mellom sikkerhet og økonomi i trusselområder.

Som en del av spørreundersøkelsen ble respondentene spurt om de opplevde en konflikt mellom økonomi og sikkerhet under operasjoner i trusselområder, da 53,85 % lå i spennet *ofte* til *alltid*. Dette kan gi indikasjon på at det ofte fremkommer en konflikt mellom sikkerhet og økonomi i trusselutsatte områder. Til forskjell var det 38,46 % som lå i spennet mellom at det sjeldent eller aldri forekom konflikter mellom sikkerhet og økonomi, mens 7,6 % var usikker eller at ingen av alternativene stemte.

4.4 Oppsummering av resultatene

Som en oppsummering viser funnene at beslutninger tas av ulike stillinger i rederiet. Den avgjørende beslutningen tas enten av CSO, CEO eller kapteinen. Videre viser funnene at det er vanlig å vurdere trusselnivået i et område på bakgrunn av flere kilder. Til slutt virker det som om det er et stort fokus på sikkerhet hos rederiene, men det er ikke uvanlig at det oppstår konflikter mellom økonomi og sikkerhet under seilaser i trusselområder.

5 Diskusjon

I denne delen av studien vil jeg drøfte funnene mine opp mot oppgavens teoretiske rammeverk. For enklere å følge den røde tråden i studien er kapittelet strukturert etter forskningsspørsmålene. Med det vil studien vurdere trusselområdene opp mot teorier på risikopersepsjon. Derneft vil norske rederiers bruk av DNK sine trusselvurderinger ses opp mot teorier på risikokommunikasjon. Til slutt vil organiseringen av beslutninger og forhold som innvirker på beslutningen sees i henhold til teorier på risikokommunikasjon og sikkerhet. Avslutningsvis i hvert av forskningsspørsmålene vil jeg gi en oppsummering av de viktigste funnene, og sammenfatte en oppsummering. Helt til slutt i konklusjonen vil jeg sette sammen funnene fra forskningsspørsmålet, og forsøke å svare på den overordnede problemstillingen for studien: *Hvordan påvirker risikopersepsjonen og -kommunikasjonen samsvaret mellom norske rederier og DNK sine vurderinger av maritime operasjoner i trusselområder?*

5.1 (F1) En felles forståelse av trusselområdene

Med bakgrunn i forskningsspørsmål (F1) i hvilken grad det er en felles forståelse av trusselområdene vil dette bli diskutert opp mot teori på risikopersepsjon. For enklere å fremstille hvordan medlemsrederiene og DNK vurderte trusselnivået i Adenbukta, Guineabukta, Jemen, Libya og Sørøst-Asia, vises dette i tabell 7. Tabellen viser en variasjon mellom DNK og medlemsrederiene i vurderingen av trusselnivået i de ulike områdene, men en ser også en variasjon i trusselvurderingen blant medlemsrederiene. I de områdene i tabellen hvor det står en strek, er dette enten for at informantene ikke seiler i dette området, eller fordi de ikke har vurdert området på bakgrunn av inndelingen til DNK; lav, moderat, høy eller kritisk.

Tabell 7. *Oversikt over trusselvurderingen av medlemsrederiene og DNK.*

Her betyr 1=lav, 2=moderat, 3=høy, 4=kritisk.

Trusselområder	Intervju med rederi			Spørreundersøkelsen	DNK
	A	B	C		
Adenbukta	3	1	3	1,98	2
Guineabukta	3	1	3	2,69	3
Jemen	3	1	-	2,46	2
Libya	-	-	-	1,89	2
Sørøst-Asia	1	-	-	1,61	2

Som funnene fra intervjuene viser, er det altså en variasjon i trusselvurderingen mellom medlemsrederiene i områdene Adenbukta, Guineabukta, Jemen og Sørøst-Asia. Ifølge Aven og Veland (2012) vil mennesker reagere på situasjonelle og risikospesifikke egenskaper ved risikoen som: graden av kontroll, oppfatningen av en sosial snarere enn en individuell risiko, og kjennskapen til risikoen. Informanten fra Rederi B opplevde trusselbildet som lavt i både Jemen, Adenbukta og Guineabukta. Dette kan i samsvar med Aven og Veland (2012) teori om at opplevelsen av kontroll og kjennskap til situasjonen, kan gjøre at informanten vurderer trusselen som lavere. Sjöbergs (2000) studie understreker dette. Imidlertid slår informanten til DNK fast at skip med høy fart og høyt fribord har vært angrepsmål i andre deler av Afrika. Dette kan illustrere at menneskelige reaksjoner er drevet av persepsjon og ikke nødvendigvis fakta (Renn, 2008).

Til forskjell opplevde informantene fra Rederi A og C trusselnivået i Adenbukta som høyt. Aspekter som fortrolighet til risikoen, frivillighet og kontroll over situasjonen vil trolig påvirke hvordan rederiene vurderer risikoer (Aven & Renn, 2010). Dette viser også at mennesker som står overfor den samme risikoen, kan ha ulike oppfatninger av den (Renn, 2008; Sjöberg, 2000). Som informant B påpekte, vil noen skipstyper være mer sårbare for angrep enn andre. Rederi A kan vurdere trusselnivået høyere siden de opererer med skip som kan være mer utsatte for angrep enn det Rederi B gjør. I tråd med Aven & Renn (2010) kan et fravær av *kontroll over situasjonen* og *frivilligheten* til å påvirke risikoen, ligge til grunn for at Rederi A opplever et høyt trusselnivå. Funnene fra informant A viser at rederiet vektla i stor grad å bruke vakter under seilaser i Adenbukta, som kan sees som et forsøk på å håndtere risikoen (Onggo, 2017).

På den andre siden viser funnene fra informant B at rederiet har sett vekk fra å bruke væpnede vakter under seilaser. Han gir videre uttrykk for at den *private maritime security-biten* har overdrevet trusselnivået, og dermed hauset opp den maritime næringen. Det kan hende at det økte fokuset på å bruke væpnede vakter, har bidratt til å skape frykt blant rederiene (Aven & Veland, 2012). Dette kan ha ført til at rederiene opplever å ha mindre kontroll over risikoen (Aven & Veland, 2012). Videre påpeker informant B viktigheten av bruk av sunn fornuft, og samtidig være årvåken under seilaser i Adenbukta. Persepsjonen til informant B kan bære preg av fornuftig resonnement (Renn, 2008; Aven & Veland, 2012).

På den ene siden kan Sjöberg (2000) sin beskrivelse av risikobenektelse ligge til grunn for variasjonen i trusselvurdering av blant medlemsrederiene. Som det fremkom fra studiet til Hasan & Hassan (2016) er Guineabukta et av de mest problematiske områdene for pirateri. Som det fremkommer fra spørreundersøkelsen, trusselvurderingene til DNK og informanten

fra Rederi A og C, ble trusselnivået i Guineabukta gradert til høyt. Til forskjell opplevde informanten fra Rederi B trusselnivået i Guineabukta lavt siden rederiet opererte med skip med høyt fribord. Vedkommende erkjente likevel at andre skipstyper kunne være mer utsatt for angrep. Dette kan være en form for risikobenektelse ved at vi anser sannsynligheten for selv å stå overfor risikoen som mindre, enn hva vi anser sannsynligheten for at andre gjør det (Renn, 2008; Sjöberg, 2000). Mennesker vil kunne vurdere risiko ulikt til seg selv, familie og andre mennesker (Sjöberg, 2000).

Som tidligere forskning viser har pirateri siden 1970-tallet representert en trussel i Sørøst-Asia, og området har lenge operert som en hotspot for angrep (Liss, 2003). Men siden begynnelsen av det 21-århundret har Afrikas farvann tatt over rollen som hotspot for pirateri (Onuoha, 2010). Som vi ser fra tabell 7 overfor, viser det en til dels sprikende trusselvurdering av området blant medlemsrederiene og DNK. Informant A opplevde nivået som lavt, men ustabilt. Til forskjell viser analysen at respondentene på spørreundersøkelsen opplever trusselen i området som betraktelig høyere. Variasjonen i trusselvurderingen av Sørøst-Asia kan på den ene siden henge sammen med det Aven og Veland (2012) forklarer som kulturelle tradisjoner. Det kan tenkes at siden Sørøst-Asia og farvannene rundt, lenge har representert et område med mye piratvirksomhet, kan trusselnivået nærmest ha blitt en norm hos den maritime næringen (Onggo, 2017). På den andre siden viser funnene fra DNK at det er blitt observert en økende trend i trusselbildet på grunn av piratvirksomhet, noe som kan underbygge hvorfor respondentene og DNK har vurdert området som høyere enn informanten.

Ifølge DNK er handelsfartøy i Jemen i faresone for angrep, siden *Houthine* er under sterkt press. Det skal tidligere ha vært et tilfelle hvor et Saudiarabisk fartøy ble angrepet. Funnene fra informant A og B viser at trusselbildet i Jemen henger mye sammen med de interne forholdene i landet. Tabell 7 viser en variasjon i trusselvurderingen blant informantene, DNK og respondentene. Selv om Jemen ligger i tilknytning til Adenbukta, vurderer respondentene trusselnivået i Jemen som høyere enn i Adenbukta. Det kan tenkes at vurderingen av trusselbildet i Jemen bærer preg av frykt (Aven & Veland, 2012). Som det fremkom fra informant A gikk de aldri inn til Jemen, fordi det var et helt annet risikobilde der. Dette kan underbygge funnene fra analysen, siden respondentene vurderer trusselnivået til å ligge mellom moderat og høyt.

Funnene fra Libya viser at medlemsrederiene og DNK opplever trusselnivået som moderat. Som det fremkommer fra teorien kan vår risikopersepsjon bli påvirket av vitenskapelige risikovurderinger (Aven & Veland, 2012). Selv om trusselvurderingene til

DNK ikke er vitenskapelige risikovurderinger, er det ikke å unngå at DNK sine vurderinger kan påvirke persepsjonen til norske medlemsrederi. Det kan kommenteres fra funnene at både informant A og B beskriver mye av de samme forholdene som kommer frem i trusselvurderingen til DNK (DNK, 2018a). Funnene viser også at det er et samsvar i trusselvurderingen mellom respondentene i spørreundersøkelsen og DNK i Adenbukta, Libya og til dels i Guineabukta. Aven og Renn (2010) påpeker at vår risikopersepsjon påvirkes av tilliten og troverdigheten til aktørene involvert i risikodebatten. Om rederiene har stor tillit til DNK kan deres persepsjon bli påvirket av troverdigheten til aktøren, og vil dermed oppfatte trusselnivået på bakgrunn av DNK sin vurdering. Det er blant annet blitt studert at sosial kommunikasjon påvirker mennesker sin persepsjon (Renn, 2008). Dialogen mellom DNK og medlemsrederiene kan på mange måter oppfattes som sosial kommunikasjon.

En annen faktor som kan påvirke persepsjon er *erfaring* (Onggo, 2017; Kaufmann & Kaufmann, 2009). Siden norske medlemsrederi hele tiden står overfor risikoen for angrep, kan de oppleve et annet trusselbilde enn DNK. Det er blant annet blitt bevist at mennesker som har større erfaring med konstante og ekstreme risikoer kan være mindre bekymret for dem (Barnett & Breakwell, 2001). Det er mulig å dra dette eksempelet over til de norske medlemsrederiene. Funnene viser til at rederiene opererer med flere skip, og gjerne i områder med et høyt trusselnivå, og derav står kontinuerlig overfor en risiko (Barnett & Breakwell, 2001). DNK vurderer risikoen gjennom kommunikasjon (Renn, 2008). DNK vil kanskje i mindre grad oppleve en like stor kontroll over trusselen, siden de fysisk ikke er tilstede i områdene og heller baserer seg på informasjon fra andre kilder (Aven & Veland, 2012).

5.1.1 Oppsummering av forskningsspørsmålet (F1)

Med bakgrunn i forskningsspørsmålet (F1) i hvilken grad det er en felles forståelse av trusselområdene mellom medlemsrederiene og DNK, viser funnene at det er en variasjon i risikopersepsjonen. Med andre ord er det ikke en felles forståelse av de ulike trusselområdene, siden respondentene har vurdert trusselnivået i områdene ulikt. Som det fremkommer av teorier på risikopersepsjon kan det foreligge flere årsaker til hvorfor mennesker vurderer risiko ulikt; erfaring, kontroll over risikoen, risikobenektelse, kjennskap til risikoen og frykt. Et funn som spesielt har markert seg, er at det er gjerne en variasjon av trusseloppfatningen på bakgrunn av hvilket skipssegment informantene opererer innenfor. Det diskusjonen på risikopersepsjon viser kan på mange måter illustrere det Renn (2008) sier om risikopersepsjonen: forståelsen av risiko er et multi-dimensjonelt konsept.

5.2 (F2) Trusselvurderingene til DNK

Forskningsspørsmålet (F2) ønsker å kartlegge hvilke faktorer som påvirker norske rederiers vurdering av trusselvurderingene til DNK. Det kan argumenteres for at DNK opererer som en kilde for risikorelatert informasjon. Funnene vil derfor bli diskutert opp mot teorier på risikokommunikasjon og SARF-modellen til Kasperson et al. (1988). Som det fremkom fra analysen, opplevde medlemsrederiene trusselvurderingen til DNK som svært pålitelig. Til forskjell opplever informanten fra DNK at de mister medlemsrederiene i etterretningsdialogen, noe som kan henge sammen med at rederiene ikke klarer å skille en trussel fra en risiko.

Funnene fra intervjuet med DNK viser at de i utarbeidelsen av trusselvurderingen vil definere et prioritert etterretningsbehov. Når DNK vet informasjonsbehovet, vil de i tråd med SARF-modellen få etterretningsinformasjon fra en eller flere kilder angående en hendelse eller trusselaktiviteter i de områdene de vurderer (Kasperson et al., 1988). Informasjonen fra kilden vil operere som en forsterker, enten ved å dempe eller intensivere signalene hos DNK (Kasperson et al., 1988). På bakgrunn av denne informasjonen vil DNK fokusere på spesielle karakteristikk ved trusselen (Renn, 2008). Som det fremkom under intervjuet med DNK, vurderte de alltid etterretningsinformasjonen opp mot deres generelle oppfatning av området, som kan bli forklart som deres persepsjon av området (Renn, 2008; Kasperson et al., 1988). DNK sin persepsjon av trusselen vil være avhengig av hva de fortolker og analyserer (Eid, 2014).

Det neste steget i prosessen, er å videreformidle det DNK har analysert ut fra informasjonen de mottok fra de andre kildene. På bakgrunn av DNK sin persepsjon vil de enten forsterke eller dempe signalene fra informasjonen de har mottatt, og videre operere som en forsterkningsstasjon av risikorelatert informasjon (Kasperson et al., 1988). Dette gjøres ved å sende ut trusselvurderinger til norske medlemsrederi. DNK sin formidling av informasjonen vil ifølge Renn (2008) bære preg av assosiasjoner, ideer, holdninger og følelser. Siden DNK er et forsikringsselskap, kan holdninger i selskapet kunne innvirke på hvordan de formidler informasjonen (Renn, 2008).

Informanten fra DNK opplever at de til dels ikke treffer forbrukeren i beslutningsdialogen. Til tross for at DNK vektlegger et felles begrepsapparat, tydelig kategorisering av trusselen og nøye utarbeidelse av trusselvurderingene, opplever informanten fra DNK at de svikter i kommunikasjonen mellom dem og beslutningstaker. Det er ifølge Engen et al. (2016) flere faktorer som påvirker hvordan mennesker responderer til

informasjon; evne og motivasjon til å motta informasjon, tilgjengeligheten til informasjonen og at ingen distraksjoner tar vekk fokuset fra informasjonen.

På den andre siden viser spørreundersøkelsen og intervjuene med medlemsrederiene at det er en stor troverdighet til DNK og deres trusselprodukter (Johnsen & Eid, 2006). Som avsender av et budskap eller informasjon er det viktig å ha en innsikt i hvilken kontekst eller situasjon mottakeren står overfor (Littlejohn & Foss, 2010). Siden DNK og rederiene arbeider innenfor den maritime næringen, er det grunnlag for å si at DNK har innsikt i medlemsrederienes situasjon. Det er spesielt to forhold som bør imøtekommes under kommunikasjonen: informasjonen må være relevant, og referere til personlige interesser (Renn, 2008). Siden funnene viser at DNK sine trusselvurderinger blir mye brukt av medlemsrederiene, kan dette dermed underbygge at disse forholdene imøtekommes. Funnene viser til at trusselproduktene til DNK er ment til å operere som en beslutningsstøtte til medlemsrederiene. Informasjonen er både relevant og refererer til personlige interesser gjennom at de belyser de forholdene norske medlemsrederi kan oppleve under seilaser (Renn, 2008). DNK sine trusselvurderinger viser til: «*aktørens kapasiteter, intensjoner og gjerne muligheter.*», noe som videre underbygger at informasjonen refererer til personlige interesser.

Som analysen fra spørreundersøkelsen viser, opplever medlemsrederiene trusselvurderingene til DNK som svært pålitelige. Veldig ofte vurderer mennesker informasjon basert på opphavet til informasjonen (Johnsen & Eid, 2006). Dette blir underbygget av informantene. Selv om informant A uttrykte at DNK i stor grad baserer sin informasjon på andre kilder, påpekte vedkommende at det alltid ville være en viss usikkerhet rundt etterretningsinformasjonen. I tråd med Slovic (2000b) handler god kommunikasjon om å finne måter å kommunisere material som er påvirket av mye usikkerhet, noe DNK klarer til tross for at etterretningsinformasjonen muligens innehar mye usikkerhet. Det kommer frem av funnene at produktene til DNK er svært gode, og at DNK i løpet av kort tid har blitt blant de beste i bransjen. Informant B gjorde blant annet et poeng av at DNK har hentet inn kompetanse fra etterretningsbransjen i Forsvaret, noe som underbygger tilliten til informasjonskilden (Renn, 2008).

Samtidig gir funnene en indikasjon på at trusselvurderingene til DNK blir mye brukt i næringen, noe som skulle tyde på at DNK ikke svikter i beslutningsdialogen med rederiene. Det fremkommer fra analysen at medlemsrederiene har stor tillit til beslutningsgrunnlaget i trusselvurderingene til DNK. Ifølge Aven og Renn (2010) er hensikten med risikokommunikasjon å skaffe mennesker all den informasjonen de trenger for å ta gode

beslutninger som reflekterer den best tilgjengelige kunnskapen. Som analysen påpeker, er det stor tillit til beslutningsgrunnlaget, noe som underbygger poenget til Aven og Renn (2010). Ifølge Brun & Kobbeltvedt (2006) vil kvaliteten på beslutningen avgjøres av evnen til å forutse og bedømme usikkerhet, samt tolke usikkerhetsbeskrivelser og kommunisere usikkerhet. Selv om funnene viser til at etterretningsinformasjon innehar en viss usikkerhet, virker det som DNK sin beskrivelse av usikkerheten gir et troverdig bilde av trusselsituasjonen i områdene. Dermed tilrettelegger DNK for at medlemsrederiene skal kunne komme frem til en balansert beslutning som reflekterer de faktiske bevis i forhold til interesser og verdier (Aven & Renn, 2010).

Det at DNK opplever at de svikter i beslutningsdialogen, kan være på grunn av andre forhold. Det fremkommer i funnene at medlemsrederier ofte opplever en konflikt mellom økonomi og sikkerhet i vurderingen av trusselområder, noe som blir illustrert i *Unrocked boat* av Reason (1997). Det praktiseres også ulikt hos medlemsrederiene om hvem som tar den avgjørende beslutningen. Siden DNK er informasjonskanalen som igjennom trusselvurderinger sier noe om risikobildet, er det rederiene som på bakgrunn av dette omformer antakelser om alvorlighetsgraden og sannsynligheten for trusselen (Renn, 2008). Det kan likevel hende at rederiene og DNK har en lik oppfattelse av områdene, men at rederiene velger å reise inn i områdene på grunn av andre forhold. Som det fremkommer av funnene fra intervjuet med DNK og spørreundersøkelsen, kan rederiene velge å ta risikoen på grunn av de økonomiske godene som følger. Det kan ikke utelukkes at medlemsrederier i et konkurrerende marked vil kunne presse grensene sine for å øke produksjon (Reason, 1997; Rasmussen, 1997).

5.2.1 Kommunisere trusselbildet

Utne (2017) konkluderer i sin masteroppgave med at en felles, konseptuell bruk av begreper og definering av risiko i organisasjonen, og under maritime samarbeid med sivilberedskap, er sentral, fordi et fravær av en felles forståelse representerer en sårbarhet. Til tross for at oppgaven studerer sivilberedskap, er det imidlertid mulig å relatere funnene til denne studien. Som det fremkommer fra informanten fra DNK, opplever de at enkelte rederi ikke klarer å skille mellom risiko og trussel. Derfor har DNK valgt å invitere medlemsrederiene til seg for å øke fokuset på et felles bruk av begreper og begrepsforståelse.

Som det fremkommer fra tidligere forskning, finnes det ingen klar eller felles definisjon av risiko (Aven & Vinnem, 2007; Rosa, 1998; Engen et al., 2016). I denne studien blir risiko definert som en situasjon eller en hendelse hvor noe av en menneskelig verdi,

inkludert mennesket i seg selv, står på spill eller hvor utfallet er usikkert (Rosa, 1998, s. 28). Denne definisjonen skiller seg fra definisjonen DNK bruker om trussel, som viser til vurderingen av aktørens kapasiteter, intensjoner og muligheter. Forskjellen mellom definisjonene overfor er at risiko viser til usikkerhet rundt en situasjon eller hendelse. Definisjonen til trusselen viser i mindre grad til usikkerhet, men heller til muligheter. Det begge definisjonene derimot har til felles, er at aktørene har en sentral plass i defineringen.

Like fullt viser analysen fra spørreundersøkelsen at medlemsrederiene opplever at DNK bruker klare begreper og modeller i utformingen av trusselvurderingen. Dette er i tråd med Brun og Kobbervedt (2014) som sier at det er viktig å sikre at medlemsrederiene ikke feiltolker hva som menes med et budskap. Det blir blant annet påpekt av informant C at trusselen kun var en del av konteksten når de vurderte risikoen. Videre fortalte den samme informanten at trusselvurderingen kun var en indikator i endringen av risikobildet. Dette kan med andre ord indikere at informanten var klar over forskjellen mellom en risiko og trussel. Som funnene viser videre var flere av informantene kjent med terminologien som ble brukt i trusselvurderingen, siden flere av informantene hadde erfaring fra Forsvaret. Det ble blant annet påpekt av informant B at DNK er veldig konsistente i sin utforming av trusselvurderingene. Funnene underbygger spesielt et av elementene som Johnsen og Eid (2006) fremhever: budskapet må forstås av mottakeren.

Ifølge informanten fra DNK bruker de en risikomodell med fargekoder i trusselvurderingen for å indikere trusselnivået i de ulike områdene som blir vurdert. Dette er gjort med den hensikt at trusselen skal være av betydning for rederiene og samtidig sette trusselen inn i en kontekst. Craig (1999) mener kommunikasjonsutfordringer kan oppstå når avsender velger ord, uttrykk eller sjargonger som uttrykker noe annet. Like fullt forklarer hver trusselvurdering til DNK at det er en trusselvurdering og ikke en risikovurdering. Det kunne tenkes at signaliseringen av risikomodellen ville fjernet fokuset fra denne informasjonen. Analysen fra spørreundersøkelsen underbygger at modellene er klare i sin utforming, som skulle indikere at det ikke forekommer kommunikasjonsutfordringer ved bruk av risikomodellen i trusselvurderingen.

5.2.2 Oppsummering av forskningsspørsmål (F2)

Med bakgrunn i forskningsspørsmål (F2) hvilke faktorer påvirker rederienes vurdering av trusselvurderingene, viser funn at det er stor tiltro til trusselvurderingene til DNK. Til tross for dette opplever DNK at de svikter i beslutningsstøtten. Det viser seg likevel at norske medlemsrederi har stor tillit til beslutningsstøtten DNK gir. DNK er tydelige i utforming og

terminologi, og modeller er konsistente og tydelige. I tillegg fremkommer det at trusselvurderingene til DNK blir mye brukt blant medlemsrederiene. Det kan dermed argumenteres for at DNK ikke svikter i trusselvurderingene. Funnene viser at DNK opplever at medlemsrederiene ikke klarer å skille en trussel fra en risiko. Likevel viser funnene fra intervjuene og analysen fra spørreundersøkelsen at DNK er tydelige i kommunikasjonen, og informant C gjorde også et poeng av forskjellen mellom en risiko og en trussel.

5.3 (F3) Beslutning og sikkerhet

Forskningsspørsmålet (F3) undersøker hvordan beslutninger organiseres hos norske rederi gjennom å se på hvem som deltar i beslutningen, hvem som tar den avgjørende beslutningen, bruk av flere etterretningstjenester, og hvordan forholdet mellom økonomi og sikkerhet virker inn. For å besvare forskningsspørsmålet vil funnene på beslutning ses i forhold til teorien til Kasperson et al. (1988) om forsterkning av informasjon. Det fremkom blant annet at flere av rederiene vurderer trusselnivået på bakgrunn av flere etterretningstjenester, som vil ses i tråd med risikokommunikasjon. Til slutt fremkommer det fra funnene at forholdet mellom sikkerhet og økonomi påvirker beslutningen om å seile inn i trusselområder. Forholdet mellom sikkerhet og økonomi vil bli drøftet opp mot teoriene til Reason (1997) og Rasmussen (1997).

Funnene fra spørreundersøkelsen peker mot at det er ulikt hos rederiene hvem som tar den endelige avgjørelsen om å operere i trusselområder. Når funnene indikerer at det er stor forskjell mellom hvem i rederiet som tar den endelige avgjørelsen, kan problemet like fullt være at de som tar avgjørelser om seilasene ikke er de direkte mottakerne av trusselvurderingene til DNK. SARF illustrerer hvordan ulike prosesser er med på å intensivere eller dempe responsen til risiko (Kasperson et al., 1988). I tråd med SARF-modellen, opererer DNK som en forsterker av informasjon. Gjennom deres formidling kan de enten intensivere eller dempe opplevelsen av trusselbildet via deres informasjonsutveksling. Om informasjonen går igjennom flere ledd før den treffer beslutningstakeren, kan informasjon ha blitt endret i prosessen (Kasperson et al., 1988). Enten ved at de ulike aktørene i prosessen tolker informasjonen, og videre opererer som en forsterkningsstasjon for risikorelatert informasjon (Kasperson et al., 1988). Ifølge Kasperson et al. (1988) vil alle deltakere i kommunikasjonsprosessen være en forsterkningsstasjon for risikorelatert informasjon. Dersom trusselvurderingen ble distribuert direkte til beslutningstakeren, ville informasjon sannsynligvis ikke blitt påvirket av andre forhold.

Basert på stilling i rederiet kan det tenkes at de ansatte vil fokusere på spesifikke egenskaper ved områdene, som igjen kan føre til at trusselvurderingene ikke i like stor grad appellerer til alle (Aven & Veland, 2012). Ledelsen vil kanskje fokusere mer på de økonomiske gevinstene ved å operere i trusselområdene enn sikkerhet. Til forskjell vil trolig en CSO fokusere mer på sikkerhet enn økonomi, siden stillingen er rettet mot sikkerhet. Som det fremkommer av informanten til DNK, er kapteinen en tøffere mur å komme gjennom, og derav vil man kanskje ha en tredje tilnærming. Funnene fra analysen viste at det i stor grad var enten kapteinen, CSOen eller ledelsen som tok avgjørelsen om å reise inn i trusselområder. Siden informanten fra DNK opplevde at de mistet medlemsrederiene i beslutningsdialogen, kan det tenkes at hvem som tar beslutningen i rederiet har en sentral del i hvordan trusselvurderingene blir brukt.

5.3.1 Bruk av flere etterretningskilder

Selv om funnene viser at norske medlemsrederier opplever trusselvurderingene til DNK som pålitelige, viser funnene at flere av informantene bruker flere etterretningsleverandører for å vurdere trusselnivået. Analysen fra spørreundersøkelsen viste at 79% av medlemsrederiene i større grad brukte flere etterretningstjenester for å vurdere trusselbildet. Informanten fra Rederi A kunne meddele at de brukte ulike aktører siden etterretningsmiljøene gjerne belyste informasjonen ulikt. Det fremkom også hos informant B og C at de brukte flere etterretningstjenester i vurderingen av trusselnivået. Rederi C opererte med en global trendanalyse som så både på de regionale innvirkningene, og det lokale trusselbildet.

Det er verdt å merke seg at også DNK bruker flere etterretningstjenester når de bygger sine trusselvurderinger. Det trenger dermed ikke å være mangel på tillit til DNK som informasjonskilde, men at rederiene bruker flere etterretningskilder for å øke sikkerheten (Renn, 2008). Det kan også hende at DNK ikke gir komplett informasjon, og at rederier dermed må hente ytterligere informasjon fra andre kilder.

Bruken av flere etterretningstjenester skulle på den ene siden ha indikert at rederiene ikke hadde tiltro til trusselvurderingene til DNK, siden de innhenter informasjon fra andre kilder. Det kunne tenkes at mangel på tillit kunne ligge til grunn for dette funnet. Svært ofte blir informasjon vurdert basert på opphavet til informasjonen, derfor er det lettere å akseptere budskapet dersom kilden er til å stole på (Johnsen & Eid, 2006). Like fullt viser funnene fra analysen at det er stor tillit til DNK. Det kan dermed tenkes at det er vanlig å bruke flere

etterretningstjenester for å sammenligne kildegrunnlaget i vurderingene, siden funnene viser at både DNK og medlemsrederiene gjør dette.

5.3.2 Forholdet mellom sikkerhet og økonomi

Funnene fra spørreundersøkelsen viser at det ofte oppstår en konflikt mellom økonomi og sikkerhet under operasjoner i trusselområder. I en dynamisk næring er det nærmest forventet at selskaper vil operere på grensen til det uakseptable (Rasmussen, 1997). Det blir hele tiden gjort tiltak for å oppnå en posisjon som markedsleder (Rasmussen, 1997). Den maritime næringen er en dynamisk næring preget av mye konkurranse, hvorav 90 % av verdenshandelen fraktes ved skip (Oltedal & Lützhöft, 2018). Resultatet av et konkurrerende marked kan være bidragende til at rederier velger å presse grensene sine i et ønske om en større markedsandel (Rasmussen, 1997). Ifølge informanten fra DNK, står rederier overfor flere risikoelementer, som eksempelvis den finansielle risikoen, hvor rederier i noen tilfeller må nedprioritere sikkerhetsrisikoen til fordel for den finansielle risikoen.

Spesielt innenfor shipping, lever organisasjoner i et aggressivt og konkurrerende miljø, hvor det ofte blir mer fokusert på kortsiktige økonomiske insentiver og overlevelseskriterier (Rasmussen, 1997). Som funnene fra analysen viser, kan en avveieende faktor til at rederier opererer i områder med et høyt trusselnivå, være på grunn av de økonomiske gevinstene som medfølger. Funnene viser at 53 % av respondentene opplevde at det oppstod en konflikt mellom sikkerhet og økonomi i trusselområder. Det kan gjøres et poeng av at det har vært en drastisk nedgang i pirateri utenfor Somalia siden 2012 (IMB, 2015). Dette kan ha bidratt til at rederier har prioritert seilaser i trusselområder for å oppnå produktive løsninger. Som det vises til i migrasjonsmodellen til Rasmussen (1997) vil selskap stadig gjøre tiltak for å bli mer effektive. Det er likevel grunn til å tro at rederier vil fokusere mindre på sikkerhet om forholdene tillater det. Idet selskapet utsettes for en hendelse, vil sikkerhetsnivået settes opp, men vil videre gradvis senke seg når forholdene tillater det (Reason, 1997).

En lengre periode uten store hendelser kan ifølge modellen *unrocked boat* lede til en jevn erosjon av sikkerhet til fordel for produktive løsninger (Reason, 1997). Det kan tenkes at den militære tilstedeværelsen har vært bidragende til at norske skip ikke har vært utsatt for intenderte angrep. Ifølge informanten fra DNK har de marine styrkene operert som politi på havet. Det kan tenkes at rederier har valgt å fokusere mer på økonomiske løsninger, da forholdene har tillatt det ved støtte fra en militær tilstedeværelse. Imidlertid viser rapportene til DNK at militære styrker har begynt å trekke seg ut av Adenbukta. Et fravær av militære

styrker kan potensielt føre til at trusselnivået økes, med hyppigere frekvens av tilsiktede angrep. Selv om det har vært en tilstedeværelse av militære styrker, har imidlertid ikke forholdene innad i landene endret seg (Bueger 2014; Onuoha, 2009; Baniela & Rios, 2012). Et spørsmål en kan stille seg er om uttrekningen av militære styrker vil føre til en endring i trusselbildet; «... så der ser vi bare en bekreftelse på at nettverkene er der, de har kapasiteter, og de venter egentlig bare på at muligheten byr seg da.» (Inf. DNK).

På den andre siden fremkom det av funnene at det var stor tilstedeværelse av BMP4 hos norske medlemsrederi, som på mange måter viser til den fysiske sikkerheten (Engen et al., 2016; Psarros et al., 2009). Til tross for at BMP4 i stor grad gjelder for Somalia, viser funnene at den ble anvendt med et bredere nedslagsfelt med visse tilpasninger, som eksempelvis i Guineabukta og andre områder utsatt for krigsrisiko. Med andre ord, trenger ikke tilbaketrekningen av militære styrker å påvirke trusselnivået. De forhåndsreglene rederiene har gjort gjennom å implementere BMP4 med de påfølgende justeringene (Smith & Brooks, 2013), kan ha vært en sentral faktor til at intenderte angrep har minsket siden utbruddet i 2008-2011 (Bueger, 2014). Av den grunn kan det hende at norske medlemsrederier klarer å balansere forholdet mellom sikkerhet og økonomi, selv om det ofte oppstår en konflikt mellom sikkerhet og økonomi i trusselområder (Reason, 1997).

5.3.3 Oppsummering av forskningsspørsmål (F3)

Med bakgrunn i forskningsspørsmål (F3), viser funn at det er ulikt hos rederiene hvem som tar avgjørelsen om å operere i trusselområder. Dette kan på sin side forklare hvorfor DNK opplever at trusselvurderingene ikke blir fulgt, og at det oppleves som en ulik opplevelse av trusselområdene. Det er grunn til å stille seg spørrende om de som er den direkte mottakeren av trusselvurderingen, ikke er den som fatter det avgjørende beslutningen. Det fremkommer fra funnene at det gjerne brukes flere etterretningstjenester for å vurdere trusselområdet, noe som skulle tilsi at medlemsrederiene ikke har tillit til DNK. Dette viser seg imidlertid å ikke være tilfelle, siden analysen av spørreundersøkelsen viser at det er stor troverdighet til DNK og deres produkter. Til slutt fremkommer det at det ofte oppstår en konflikt mellom sikkerhet og økonomi i vurderingen av seilaser i trusselområder. Dette kan være en faktor til at DNK opplever at det er en variasjon i persepsjonen.

6 Konklusjon

I denne studien har jeg undersøkt risikopersepsjon og risikokommunikasjon hos norske medlemsrederi og DNK. Dette med bakgrunn i følgende problemstilling:

Hvordan påvirker risikopersepsjonen og -kommunikasjonen samsvaret mellom norske rederier og DNK sine vurderinger av maritime operasjoner i trusselområder?

For å besvare problemstillingen vil jeg først besvare de tre forskningsspørsmålene, for så å knytte de opp mot problemstillingen.

Forskningsspørsmål en: *I hvilken grad er det en felles forståelse av trusselområdene mellom norske medlemsrederi og DNK?* I diskusjonen fremkommer det at medlemsrederiene og DNK har en ulik risikopersepsjon, siden de vurderer trusselnivået i de ulike områdene forskjellig. Det fremkommer også individuelle forskjeller i trusselvurderingen blant informantene. Disse vurderingene skiller seg også fra funnene i analysen. Det kan være flere årsaker til variasjonen, som blant annet risikobenektelse, tidligere erfaring, kontroll og frivilligheten til å påvirke risikoen. Det resultatet viser, er at risikopersepsjon er multi-dimensjonelt (Renn, 2008). Innenfor samme segment vurderer informantene fra rederiene trusselnivået ulikt.

Forskningsspørsmål to: *Hvilke faktorer påvirker norske rederiers vurdering av DNK sine trusselvurderinger?* Diskusjonen viser at DNK opererer som en kilde for risikorelatert informasjon, i tråd med SARF-modellen. Videre viser diskusjonen at medlemsrederiene finner trusselvurderingene til DNK som pålitelig, og at både informantene og respondentene har stor tillit til DNK, og deres trusselvurderinger. Til slutt kan funnene indikere at det ikke oppstår kommunikasjonsutfordringer mellom DNK og medlemsrederiene. Funnene i min studie gir en indikasjon på at medlemsrederiene klarer å skille risiko og trussel, men det trengs mer forskning for å kunne konkludere.

Forskningsspørsmål tre: *Hvordan organiseres beslutninger i norske rederier om seilaser i trusselområder?* For å besvare forskningsspørsmålet har jeg delt dem opp i tre temaer:

- Hvem i rederiet deltar i beslutningen om å seile i trusselområder?
- Hvordan innvirker forholdet mellom økonomi og sikkerhet i beslutningen?
- Hvordan innvirker bruk av flere etterretningstjenester i beslutningen?

Diskusjonen viser at det organiseres ulikt hos medlemsrederiene hvem som deltar i beslutningen, og hvem som tar den avgjørende beslutningen. Det kan tenkes at det er en sammenheng mellom hvordan trusselvurderingene blir brukt og hvem som tar den endelige avgjørelsen hos rederiene. Selv om det fremkommer at rederiene bruker flere

etterretningstjenester for å vurdere trusselområdet, er ikke dette ensbetydende med at det er mistillit til DNK. Det kan heller virke som om dette er normen i den maritime næringen. Selv om funnene fra spørreundersøkelsen viser at det kan oppstå en konflikt mellom sikkerhet og økonomi, kan funnene fra intervjuene vise at rederiene i stor grad fokuserer på sikkerhet gjennom bruken av BMP4 og egne tilpasninger.

Avslutningsvis kan en si at funnene gir en indikasjon på at det er en variasjon i risikopersepsjonen blant norske medlemsrederi og DNK, selv om det tidvis kan se ut til å være en lik trusselvurdering blant respondentene av spørreundersøkelsen og DNK. Det trengs flere studier for å undersøke hva årsaken til variasjonen er. Funnene viser samtidig at det er stor tillit til DNK som informasjonskilde, men at andre forhold som persepsjon, organisering av beslutning, bruk av flere etterretningskilder og forholdet mellom risiko og økonomi kan ligge til grunn for variasjonen i risikopersepsjonen. Dette underbygger Renn (2008) sin beskrivelse av at risikopersepsjon er multi-dimensjonelt.

6.1 Videre forskning

På bakgrunn av de funnene jeg kom frem til i denne studien, vil jeg presentere noen forslag til videre forskning. Det ville vært interessant å undersøke risikopersepsjonen hos besetninger som seiler i internasjonale områder. Kan de ha en annen risikopersepsjon av de områdene som studien har studert? De arbeider nær kilden, og vil kanskje se trusselbildet fra et annet perspektiv. Det ville videre ha vært interessant å undersøke hvordan beslutningstakingen hos rederiene foregår. Selv om studien frembringer material på hvordan organiseringen av beslutningen skjer, ville det vært spennende å forske mer på beslutningstaking, og hvordan kommunikasjonsprosessen innad i rederiene fungerer.

Referanseliste

- Arnesen, S.A., Bjørge, T. & Mærli, M.B. (2005). Hva gjør Norge utsatt for terrorisme: Trusselsscenarioer og norsk sårbarhetsforvaltning. Norsk Utenrikspolitisk Institutt.
- Aven, T. (2007). *Risikostyring*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Aven, T. & Renn, O. (2010). *Risk management and governance: concepts, guidelines and applications*. Berlin: Springer.
- Aven, T., Renn, O. & Rosa, E.A. (2011). On the ontological status of the concept of risk. *Safety Science*, 49, 1074-1079.
- Aven, T. & Veland, H. (2012). Risk communication in the light of different risk perspectives. *Reliability Engineering & System Safety*, 110, 34-40.
- Aven, T. & Vinnem, J.E. (2007) *Risk management with applications from the offshore petroleum industry*. London: Springer.
- Bakir, N.O. (2007). A Brief Analysis of Threats and Vulnerabilities in the Maritime Domain. (rapport 5). Ikke-publisert forskningsrapport.
- Baniela, S.I & Rios, J.V. (2012). Piracy in Somalia: A Challenge to The International Community. *The Journal of Navigation*, 65, 693–710.
- Barnett, J. & Breakwell, G.M. (2001). Risk Perception and Experience: Hazard Personality Profiles and Individual Differences. *Risk Analysis*, 21 (1), 171-177.
- Blaikie, N. (2010). *Designing social research*. 2.utgave. Cambridge, UK: Polity press.
- BMP4. (2011). *Best management practices for Protection against Somalia Based Piracy*: Witherby Publishing Group Ltd.
- Brun, W. & Kobbeltvedt, T. (2006). Beslutningstaking i operative situasjoner. J. Eid & B.J. Johnsen (Red.), *Operativ psykologi* (s. 155-179). 2. utgave. Bergen: Fagbokforlaget.
- Bueger, C. (2014). What is maritime security. *Marine Policy*, 53, 159-164.
- Bueger, C. (2015). Learning from piracy: future challenges of maritime security governance. *Global Affairs*, 1(1), 33-42.
- Chalk, P. (2008). The Maritime Dimension of International Security. RAND project air force.
- Craig, R. T. (1999). Communication theory as a field. *Communication theory*, 9(2), 119-161.
- Dalland, Olav. (2012). *Metode og oppgaveskriving*. 5. Utgave. Oslo: Gyldendal Norske Forlag AS.
- Den Norske Krigsforsikring for skip. (2008). *Årsberetning og regnskap 2008*.
- DNK. (2018a). Monthly threat assessment – January 2018.
- DNK. (2018b). Monthly threat assessment – February 2018.
- DNK. (2018c). Monthly threat assessment – March 2018.

- DNK. (2018d). Monthly threat assessment – April 2018.
- DNK (u.d.a). *About DNK*. Hentet 26.03.18 fra <https://www.warrisk.no/about/>
- DNK. (u.d.b). *History*. Hentet 26.03.18 fra <https://www.warrisk.no/about/history/>
- Eid, J. (2006). Persepsjon. J. Eid & B.J. Johnsen (Red.), *Operativ psykologi* (s. 81-97). 2. utgave. Bergen: Fagbokforlaget.
- Engen, O.A., Kruke, B.I., Lindøe, P.H., Olsen, K.H., Olsen, O.E. & Pettersen, K.A. (2016). *Perspektiver på samfunnssikkerhet*. Cappelen damm AS.
- Etterretningstjenesten. (2018). Fokus 2018.
- Fawcett, J.A. (2010). Challenges to apprehension and prosecution of East African maritime pirates. *Maritime Policy & Management*, 37(7), 753-765.
- Fischhoff, B., Slovic, P. & Lichtenstein, S. (1978). How Safe is Safe Enough? A Psychometric Study of Attitudes Towards Technological Risks and Benefits. *Policy Sciences*, 9, 127-152.
- Germond, B. (2015). The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy*, 54, 137-142.
- Grenness, T. (2013). *Hvordan kan du vite om noe er sant*. Cappelen damm AS.
- Hallahan, K., Holtzhausen, D., Ruler, V.B, Verčič, D. & Sriramesh, K. (2007). Defining Strategic Communication, *International Journal of Strategic Communication*, 1(1), 3-35.
- Hasan, S.M. & Hassan, D. (2016). Current Arrangements to Combat Piracy in the Gulf of Guinea Region: An Evaluation. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 47 (2), 171-217.
- Havrettskonvensjonen. (1982). De forente nasjoners havrettskonvensjon 10.12.1982 nr. 101. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/TRAKTAT/traktat/1982-12-10-1/*##
- Hollnagel, E. (2009). *The ETTO principle*. Surrey: Ashgate.
- International Maritime Bureau (IMB). (2015). *Piracy and armed robbery against ships*. (report for 1 January–31 December 2014). London: International Maritime Bureau.
- IMO. (u.d). *Maritime Security and Piracy*. Hentet 09.04.18 fra <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>
- Jacobsen, D.I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?* 3. utgave. Oslo: Cappelen Damm.
- Jacobsen, D.I. & Thorsvik, J. (2013). *Hvordan organisasjoner fungerer*. 4 utgave. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.

- Johannessen, A., Tufte, P.A. & Christoffersen, L. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. 4. utgave. Oslo: Abstrakt forlag AS.
- Johnsen, B.H. & Eid, J. (2006). Psykologiske operasjoner. J. Eid & B.J. Johnsen (Red.), *Operativ psykologi* (s. 250-265). 2. utgave. Bergen: Fagbokforlaget.
- Kasperson, R., Renn, O., Slovic, P., Brown, H., Emel, J., Golbe, R., Kasperson, J. & Ratick, S. (1988). The Social Amplification of Risk: A Conceptual Framework. *Risk Analysis*, 8 (2), 177-187.
- Kaufmann, G. & Kaufmann, A. (2009). *Psykologi i organisasjon og ledelse*. 4. utgave. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.
- Kraska, J. & Wilson, B. (2009). Combating pirates of the Gulf of Aden: The Djibouti Code and the Somali Coast Guard. *Ocean & Coastal Management*, 52, 516-520.
- Kristiansen, S. (2005). *Maritime transportation*. Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). *Interviews*. SAGE publications, inc.
- Liss, Carolin. (2003). Maritime piracy in Southeast Asia. *Southeast Asian Affairs*, 52-68.
- Littlejohn, S. W., & Foss, K. A. (2010). *Theories of human communication*. Waveland Press.
- Liwång, H., Sörensen, K. Österman, C. (2014) Ship security in high-risk areas: manageable or insurmountable? *WMU J Marit Affairs*, 14, 201-217.
- Mandanda, D.L. & Ping, G. (2016). The Gulf of Guinea piracy: Impact and Effectiveness of Control Measures. *Journal of Law, Policy and Globalization*, 55, 105-130.
- McNicholas, M. (2007). *Maritime security: An introduction*. Elsevier Science.
- Oltedal, H. & Lützhöft, M. (2018). *Managing Maritime Safety*. Routhledge.
- Onggo, B.S. (2017). Social Amplification of Risk Framework: An Agent-Based Approach. *Springer International Publishing*, 335-339.
- Onuoha, F. (2009). Sea piracy and maritime security in the Horn of Africa: The Somali coast and Gulf of Aden in perspective. *African Security Studies*, 18(3), 31-44.
- Onuoha, F. (2010). Piracy and Maritime Security off the Horn of Africa: Connections, Causes, and Concerns. *African Security*, 3(4), 191-215.
- Perrow, C. (1994). The limits of safety: the enhancement of a theory of accidents. *Journal of contingencies and crisis management*, 2, 212-220.
- Psarros, G., Skjong, Rolf., Eide, Magnus S. (2009). The acceptability of maritime security risk. *Journal of Transportation Security*, 2, 149-163.
- Rasmussen, J. (1997). Risk Management in a dynamic society: a modelling problem. *Safety Science*, 27 (3), 183-213.

- Rayner, S. & Cantor, R. (1987). How fair is safe enough? The culture approach to societal technology choices. *Risk Analysis*, 7, 3-9.
- Reason, J. (1997). *Managing the risks of organizational accidents*: Ashgate.
- Reid, S.G. (1999). Perception and communication of risk, and the importance of dependability. *Structural Safety*, 21, 373-384.
- Renn, O. (2008). *Risk Governance Coping with the Uncertainty in a Complex World*. London: Earthscan.
- Rosa, E.A. (1998). Metatheoretical foundations for post-normal risk. *Journal of Risk Research*, 1 (1), 15–44.
- Shortland, A. & Vothknecht, M. (2011). Combating “maritime terrorism” off the coast of Somalia. *European Journal of Political Economy*, 27, 133–151.
- Sjöberg, L. (2000). Factors in risk perception. *Risk analysis*, 20 (1), 1-11.
- Sjöberg, L. (1998). Risk perception: Experts and the public. *European Psychologist*, 3 (1), 1-12.
- Skog, O.J. (2004). *Å forklare sosiale fenomener*. 2. utgave. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Slovic, P. (2000a). Perception of risk. P. Slovic (Red.), *The Perception of Risk*. (s. 220-231). London: Earthscan.
- Slovic, P. (2000b). Informing and educating the public about the risk. P. Slovic (Red.), *The Perception of Risk*. (s. 182-198). London: Earthscan.
- Slovic, P. Fischhoff, B. & Lichtenstein, S. (1977). Behavioral decision theory. *Ann. Rev. Psychol*, 28, 1-39.
- Slovic, P. Fischhoff, B. & Lichtenstein, S. (2000). Response mode, framing and information-processing effects. P. Slovic (Red.), *The Perception of Risk*. (s.154-167). London: Earthscan.
- Smith, C.L., & Brooks, D. (2013). *Security science*. USA: Elsevier.
- Store Norske Leksikon. (2013). LNG-skip. *Store Norske Leksikon*. Hentet 03.05.18 fra <https://snl.no/LNG-skip>
- Store Norske Leksikon. (2018). Fribord. *Store Norske Leksikon*. Hentet 06.05.18 fra <https://snl.no/fribord>
- Theodorson, G. A., & Theodorson, A. G. (1969). *A modern dictionary of sociology*. New York: Crowell.
- Utne, R. (2017). *To what extent can differences in risk perspectives within organizations in naval cooperation affect risk communication and civil preparedness in the high North?* (Mastergradsavhandling). Stavanger: Universitetet i Stavanger.

- Vespe, M., Greidanus, H. & Alvarez, M.A. (2015). The declining impact of piracy on maritime transport in the Indian Ocean: Statistical analysis of 5-year vessel tracking data. *Marine Policy*, 59, 9–15.
- Vreÿ, F. (2010). African Maritime Security: a time for good order at sea. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 2(4), 121-132.
- Wildavsky, A. & Dake, K. (1990). Theories of Risk Perception: Who Fears What and Why? *Daedalus*, 119 (4), 41-60.
- Winn, N. & Lewis, A. (2017) European Union anti-piracy initiatives in the Horn of Africa: linking land-based counter-piracy with maritime security and regional development. *Third World Quarterly*, 38(9), 2113-2128.
- Yin, R.K. (2003). *Case study research*. USA: Sage Publications, Inc.

Vedlegg

Vedlegg A: Informasjonsskriv og samtykkeskjema

Informasjon om studien

Hei,

Takk for at du ville stille til intervju i min masteroppgave! Jeg studerer master i Samfunnssikkerhet ved UiT - Norges Arktiske Universitet, og dette vil være min avsluttende oppgave på studiet. Hensikten med intervjuene er å søke en dybdeforståelse i hvordan norske rederi opplever risikopersepsjon og hvordan dere vurderer trusselnivået i trusselområder.

Intervjuene vil ikke vare mye lengre enn en liten time. Det vil bli tatt lydopptak av samtalen, hvor dataen kun vil brukes til å transkribere intervjuet senere. Det er helt frivillig å delta i denne studien, og du står helt fritt til å trekke deg uten nærmere begrunnelse.

I studien vil alle opplysninger om deg og din organisasjon behandles konfidensielt, dermed er ikke prosjektet meldepliktig til Norsk samfunnsvitenskapelig meldetjeneste (NSD). Dere vil på ingen måte kunne bli identifisert i studiet, og alle identifiserbare opplysninger vil holdes anonyme.

Lydopptakene vil bli slettet innen prosjektets slutt, 01.06.18.

Jeg ville satt stor pris på om dere kunne underskrive samtykkeerklæringen og ta den med på intervjuet.

Dersom det er noen spørsmål angående studien står du fritt til å kontakte meg, Ingrid Marie Eidnes, på telefonnummer (+47) 41 51 61 20 eller per mail: ingrid.eidnes@gmail.com.

Med vennlig hilsen

Ingrid Marie Eidnes

Samtykkeerklæring

Jeg har lest informasjonsskrivet om studien, og jeg er kjent studiens hensikt. På bakgrunn av det ønsker jeg å delta i et intervju.

Jeg er informert om at det vil bli anvendt en lydopptaker og at opptakene vil slettes innen prosjektets slutt.

Jeg er informert om at det er frivillig å delta i studien og at jeg kan trekke meg fra intervjuet uten videre begrunnelse.

Jeg gir tillatelse til at den transkriberte dataen i anonym form, kan brukes i masteroppgaven.

X

Dato:

X

Signatur:

Vedlegg B: Informasjonsskriv til spørreundersøkelsen

Dear DNK member.

DNK intelligence and Operations Centre is supporting the research on *threat perception* conducted by Ingrid Marie Eidnes at University in Tromsø.

This survey is a part of the information gathering of her final assignment in her master's degree in Societal Safety, specialization in safety and emergency preparedness in the High North, at UiT. The purpose of this survey is to study DNK members *perception of risk*, and how DNK members determine the threat level in threat exposed areas, as well as in relation to DNKs' threat assessments.

The information gathered in this survey will be anonymous. There will in no way be possible to identify individuals, IP addresses, email addresses or organizations.

Since the survey is anonymous, we encourage you to answer these questions as honestly as possible. It will take approximately 10-15 minutes to complete the survey.

If you have any questions, please contact Ingrid Marie Eidnes by mail at ingrid.eidnes@gmail.com or by phone (47+) 415 16 120. The deadline for participation is March 7.

We hope you will find time to answer her questions on the linked survey as DNK IOC will use her findings to improve our Intelligence services to you.

<https://skjema.uio.no/94634>

Best regards,

Ingrid Marie Eidnes

UiT / THE ARCTIC UNIVERSITY
OF NORWAY

&

Intelligence & Operations Centre (IOC)
Den Norske Krigsforsikring for Skib
Norwegian Shipowners' Mutual War Risks Insurance Association

Vedlegg C: Intervjuguide til norske medlemsrederi

Intervjuguide til norske medlemsrederi

- 1) Hvilket segment opererer ditt rederi innenfor?
- 2) Opererer dere i trusselområder med fare for intenderte handlinger?
 - (Adenbukta, Arabiske hav, det indiske hav), Guineabukta, Sørøst Asia, Libya, Jemen (Rødehavet)
 - Hvordan vil dere bedømme trusselnivået i de ulike trusselområdene?
- 3) Har ditt rederi vært usatt for intenderte angrep?
 - Hvor mange ganger?
 - Har det blitt gjort forsøk på intenderte angrep mot deres fartøy?
- 4) Hvordan opplever du trusselvurderingen til DNK?
 - Hvordan tror dere DNK bygger opp trusselvurderingen?
 - Har dere tillit til beslutningsgrunnlaget til DNK sine trusselvurderinger?
 - Er trusselvurderingen lett anvendelig?
 - Gir trusselvurderingen til DNK et troverdig bilde av området?
- 5) Er det situasjoner hvor trusselvurderingen til DNK ikke blir etterfulgt?
 - Bruker dere flere etterretningstjenester for å vurdere risikoområdet?
- 6) Hvordan fattes beslutninger i rederiet om å seile i trusselområder?
 - Hvem deltar i beslutningen?
 - Hvem fattet den endelige beslutningen?
- 7) Tilbyr rederiet formell opplæring til sine ansatte?
 - Formell opplæring
 - Tilbyr kurs
 - Har dere øvelser utover det ISPS-koden anbefaler?
 - Bruk av Best Management Practice 4?

Vedlegg D: Intervjuguiden til DNK

Spørsmål til DNK

1. Hvordan opplever dere situasjonen i risikoområdene nå?
 - (Adenbukta, Arabiske hav, det indiske hav), Guineabukta, Sørøst Asia, Libya, Jemen (Rødehavet)
 - a) Hvordan vil du vurdere trusselnivået i de ulike risikoområdene?
2. Hvordan arbeider dere for å utarbeide trusselvurderingene?
 - Innhenting av informasjon (Hvor henter dere informasjon om trusselområder?)
 - Prosesser for å selektere informasjonen
 - Trusselvurdering (På hvilke grunnlag fatter dere beslutninger om området?)
 - Kommunikasjon – tenker dere noe over hvordan trusselvurderingen blir formidlet?
3. Hvordan opplever dere at rederiene jobber for å sikre seg mot intenderte handlinger?
 - Bruk av BMP4 i andre områder enn Somalia?
4. Har dere opplevd situasjoner hvor rederier ikke har fulgt de anbefalingene dere har kommet med i trusselvurderingen?
 - Hva tenker dere er årsaken til dette?
5. Opplever dere en variasjon i trusseloppfattelsen mellom norske medlemsrederi og DNK?
 - Opplever dere en variasjon i trusseloppfattelsen mellom rederi og DNK på grunn av forskjellige arbeidsposisjoner?